** Année 1948. — N° 16 C.R. Le Numéro : 3 francs. Mercredi 25 Février 1948. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr. ; ÉTRANGER : 530 fr.
(*Compte chèque postal :* 100.97, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 12 FRANCS

SESSION DE 1948 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 14e SÉANCE

Séance du Mardi 24 Février 1948.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Dépôt d'une proposition de résolution.
3. — Dépôt d'une proposition de loi.
4. — Dépôt d'un rapport.
5. — Renvois pour avis.
6. — Demandes de débat sur des questions orales.
7. — Démission d'un conseiller de la République.
8. — Organisation de la marine marchande. — Discussion d'urgence d'un avis sur un projet de loi.

MM. Abel-Durand, président de la commission de la marine et des pêches; Christian Pineau, ministre des travaux publics et des transports; Guy Montier, le président, Marrane.

Motion préjudicielle de M. Guy Montier: MM. Guy Montier, le président, Janton, Bocher, rapporteur de la commission de la marine et des pêches; le ministre des travaux publics, Georges Pernot, le président de la commission. — Rejet au scrutin public.

Présidence de M. Robert Sérot.

9. — Dépôt d'une proposition de résolution.
10. — Organisation de la marine marchande — Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi.

Discussion générale: MM. Bocher, rapporteur de la commission de la marine et des pêches; Courrière, rapporteur pour avis de la commission des finances; Marius Moutet, rapporteur pour avis de la commission de la France d'outre-mer; Defrance, Marinabouret, Serrure, Denvers, Christian Pineau, ministre des travaux publics et des transports.

Passage à la discussion des articles.

Art. 1er:

Amendement de M. Le Dluz. — MM. Le Dluz, le ministre des travaux publics. — Rejet.

Amendement de M. Marius Moutet. — MM. Marius Moutet, le ministre des travaux publics, le rapporteur. — Retrait.

Amendement de M. Corentin Le Contel. — MM. Corentin Le Contel, le ministre des travaux publics. — Rejet au scrutin public.

MM. Marinabouret, le ministre des travaux publics.

Amendement de M. Guy Montier. — MM. Guy Montier, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Adoption des articles 2 à 5.

Art. 6:

Amendement de M. Le Dluz. — MM. Le Dluz, le ministre des travaux publics, Abel-Durand, président de la commission de la marine et des pêches. — Rejet.

Deuxième amendement de M. Le Dluz. — MM. Le Dluz, le ministre des travaux publics, le président de la commission, Henri Buffet. — Rejet.

Adoption de l'article.

Adoption des articles 7 et 8.

Art. 9:

Amendement de M. Guy Montier. — MM. Guy Montier, le président de la commission, le ministre des travaux publics, Janton. — Adoption.

MM. Guy Montier, le ministre des travaux publics.

Adoption de l'article modifié.

Art. 10:

Amendement de M. Paumelle. — MM. Paumelle, le ministre des travaux publics, Laffargue. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 11:

Amendement de M. Guy Montier. — MM. Guy Montier, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 12:

M. Gaston Cardonne.

Amendement de M. Reverbori. — MM. Reverbori, le ministre des travaux publics, Laffargue. — Adoption.

MM. le président de la commission, le ministre des travaux publics.

Adoption de l'article modifié.

Adoption de l'article 13.

Art. 14:

Amendement de M. Guy Montier. — MM. Guy Montier, le ministre des travaux publics, le président de la commission, le rapporteur pour avis de la commission des finances. — L'amendement est réservé.

Amendement de M. Courrière. — MM. Courrière, le président de la commission, le ministre des travaux publics, Guy Montier. — L'amendement est réservé.

Amendement de M. Guy Montier (réservé). — Rejet.

L'article est réservé.

Art. additionnel 14 *bis* (amendement de M. Mammonat):

MM. Mammonat, le rapporteur, le ministre des travaux publics. — Rejet au scrutin public.

Rejet de l'article.

Art. 15:

Amendement de M. Franceschi. — MM. Franceschi, le président de la commission, le ministre des travaux publics. — Rejet au scrutin public.

Amendement de M. Vittori. — MM. Vittori, le président de la commission, le ministre des travaux publics. — Rejet.

Amendement de M. Guy Montier. — MM. Guy Montier, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 14 (réservé):

Amendement de M. Courrière (réservé). — Nouvelle rédaction. — Adoption.

Amendement de M. Albert Jaouen. — MM. Albert Jaouen, le ministre des travaux publics, le président de la commission. — Rejet au scrutin public.

Amendement de M. Guy Montier. — M. Guy Montier. — Retrait.

Amendement de M. Siabas. — MM. Janton, le rapporteur, le ministre des travaux publics. — Adoption.

MM. Courrière, Poher, rapporteur général de la commission des finances; le ministre des travaux publics.

Adoption de l'article.

Adoption des articles 16 et 17.

Art. 18:

Amendement de M. Guy Montier. — M. Guy Montier. — Adoption.

Amendement de M. Corentin Le Contel, — MM. Corentin Le Contel, le rapporteur, le ministre des travaux publics. — Rejet.

Amendement de M. Lero. — MM. Lero, le ministre des travaux publics, le président de la commission. — Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Art. 19:

Amendement de M. Landry. — MM. Landry, le ministre des travaux publics, le rapporteur, Vittori. — Rejet au scrutin public.

Adoption de l'article.

Art. 20:

Amendement de M. Albert Jaouen. — M. Albert Jaouen. — Rejet.

Amendement de M. Marius Moutet. — MM. Marius Moutet, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Amendement de M. Corentin Le Contel. — M. Corentin Le Contel. — Rejet.

Amendement de M. Guy Montier — MM. Guy Montier, le ministre des travaux publics. — Nouvelle rédaction. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art 21:

Amendement de M. Mammonat. — M. Mammonat. — Rejet.

Adoption de l'article.

Adoption des articles 22 à 24.

Art. 25:

Amendements de M. Lero et de M. Janton — Discussion commune: MM. Lero, Janton, le ministre des travaux publics, le rapporteur. — Adoption au scrutin public.

Adoption de l'article modifié.

Adoption des articles 25 *bis* et 26.

Art. 27:

Amendement de M. Courrière. — MM. Courrière, le ministre des travaux publics, Rogier. — Adoption.

Disjonction de l'article.

Adoption des articles 27 *bis* et 28 à 31.

Sur l'ensemble: MM. Mammonat, Janton.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

11. — Dépôt d'un rapport.

12. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 20 février a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Robert Sérot une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à proposer les mesures législatives nécessaires pour que les fonctionnaires, qui ont été mis d'office à la retraite par application de l'article 9 de la loi du 15 février 1946 et qui avaient des enfants à leur charge au moment de leur cessation de service, bénéficient des avantages prévus par la loi du 3 septembre 1947 pour le calcul de la pension de retraite.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 141, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 3 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de Mme Devaud une proposition de loi tendant à compléter l'article 6 de la loi n° 48-30 du 7 janvier 1948 instituant un prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 142 et distribuée. Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 4 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Paget un rapport fait au nom de la commission du ravitaillement sur la proposition de résolution de M. Dulin et des membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines, tendant à inviter le Gouvernement à rapporter le décret n° 47-1498 du 11 août 1947 portant dérogation, à titre exceptionnel et provisoire, au décret du 15 avril 1912 et autorisant l'incorporation de certains colorants et de certaines essences dans les margarines (n° 836, année 1947).

Le rapport sera imprimé sous le n° 140 et distribué.

— 5 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des finances demande que lui soit renvoyé pour avis le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant organisation de la marine marchande, dont la commission de la marine et des pêches est saisie au fond.

La commission de la France d'outre-mer demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant organisation de la marine marchande, dont la commission de la marine et des pêches est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition?...

Les renvois, pour avis, sont ordonnés.

— 6 —

DEMANDES DE DEBAT SUR DES QUESTIONS ORALES

M. le président. Je dois informer le Conseil de la République que j'ai été saisi par M. Georges Marrane, président du groupe communiste, de deux demandes de débat applicables:

1° A une question orale de M. Thélus Lero qui demande à M. le président du conseil des ministres de lui faire savoir les dispositions qu'il a prises pour que soient étendues par décret aux départements d'outre-mer avant le 31 mars 1948, les lois et décrets en vigueur dans la métropole, conformément à la loi du 19 mars 1946;

2° A une question orale de M. Adrien Baret, qui demande à M. le président du conseil des ministres de lui faire savoir les dispositions qu'il a prises pour que soient étendues par décret aux départements d'outre-mer avant le 31 mars 1948, les lois et décrets en vigueur dans la métropole, conformément à la loi du 19 mars 1946.

Conformément à l'article 88 du règlement, la conférence des présidents, qui se réunira jeudi prochain 26 février, soumettra au Conseil de la République des propositions concernant la suite à donner à ces demandes.

— 7 —

DEMISSION D'UN CONSEILLER DE LA REPUBLIQUE

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Armand Coquart, qui avait été désigné comme conseiller de l'Union française avant sa nomination au Conseil de la République, déclare opter pour son premier mandat et se démettre en conséquence de son mandat de conseiller de la République.

Acte est donné de cette démission, qui sera notifiée à M. le ministre de l'intérieur.

— 8 —

ORGANISATION DE LA MARINE MARCHANDE

Discussion d'urgence d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant organisation de la marine marchande.

La parole est à M. le président de la commission de la marine et des pêches.

M. Abel-Durand, *président de la commission de la marine et des pêches.* Mesdames, messieurs, le texte sur lequel vous allez être appelés à délibérer est fort important, puisqu'il va régler pour l'avenir et d'une façon permanente le statut de la marine marchande, dont nous avons été saisis selon la procédure d'urgence.

En fait, c'est seulement hier que la commission a eu entre les mains les documents sur lesquels elle devait délibérer. Elle n'a pas perdu une seule minute, je puis le dire, et le rapporteur précédemment désigné par elle, a apporté à la préparation de son rapport une diligence à laquelle je tiens à rendre hommage.

La commission n'est cependant pas, à l'heure actuelle, en état de se présenter devant vous. Son rapporteur a besoin encore de deux heures environ pour établir le rapport dont la distribution nous semble nécessaire. Il serait en effet inadmissible que le Conseil de la République puisse délibérer sans avoir en main le texte même des articles.

L'affaire en soi est trop grave. Il est nécessaire que le Conseil ait connaissance de l'exposé général préparé par notre collègue et, surtout, qu'il ait à sa disposition la rédaction des quelques articles pour lesquels la commission propose une modification par rapport au texte voté par l'Assemblée nationale.

D'autre part, la commission des finances et la commission de la France d'outre-mer, saisies pour avis, ne sont pas en état elles-mêmes, si je suis bien informé, de rapporter devant le Conseil.

C'est pourquoi nous avons pensé qu'il serait opportun que le Conseil de la République s'ajournât à vingt-et-une heures aujourd'hui pour que nous puissions utilement commencer ces débats. C'est la proposition que je vous fais, au nom de la commission de la marine et des pêches, d'accord avec M. le ministre des travaux publics.

Je dois ajouter que notre collègue, M. Montier, a déposé une motion préjudicielle aux termes de laquelle, si elle était adoptée, le Conseil de la République n'aurait pas à délibérer.

Si cette motion était écartée, nous aurions — si je puis dire — gagné au moins quelque temps en consacrant le début de cette séance à sa discussion. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Christian Pineau, *ministre des travaux publics et des transports.* Monsieur le président, mes chers collègues, je tiens d'abord à m'excuser vis-à-vis du Conseil de la procédure aujourd'hui employée par le Gouvernement et qui n'a d'autre motif que la nécessité absolue où nous sommes de promulguer ce projet de loi avant le 29 février, date à laquelle tout le monde est d'accord pour demander que soit enfin prononcée la déréquisition de la marine marchande. Mais, quelle que soit la hâte avec laquelle la commission de la marine marchande a bien voulu mener ses travaux, il est cependant impossible d'examiner devant vous ce texte sans que vous l'ayez entre les mains. C'est pourquoi il vaut mieux remettre ce débat à ce soir, vingt-et-une heures, par exemple. A ce moment vous aurez à la fois sous les yeux le texte de l'Assemblée nationale, les modifications proposées par votre commission de la marine marchande et les suggestions des commissions saisies pour avis, si bien que la discussion pourra s'engager en pleine clarté.

En ce qui concerne la motion préjudicielle, je supplie son auteur de bien vouloir y renoncer. D'après les entretiens que j'ai eus ce matin à la commission de la marine marchande, il semble certain que des modifications intéressantes et opportunes ont été apportées au texte de l'Assemblée nationale par votre commission. Si cette motion préjudicielle était adoptée, ces modifications ne pourraient plus être introduites dans le texte du projet, qui y perdrait. Aussi le Gouvernement vous demande de bien vouloir, malgré la hâte avec laquelle il vous a saisis, discuter son projet.

M. le président. Monsieur Montier, avez-vous l'intention de soutenir votre motion préjudicielle ?

M. Guy Montier. Je demande que ma motion soit discutée dès maintenant.

M. le président. Le Conseil de la République est donc saisi d'un projet de loi qui vient selon la procédure d'urgence. Par conséquent, si la discussion de ce projet n'avait pas lieu maintenant, le Conseil devrait suspendre sa séance jusqu'à ce que la commission soit en mesure de présenter son rapport et il ne pourrait aborder l'examen des dix autres affaires inscrites à l'ordre du jour. La Constitution et le règlement le veulent ainsi. Voilà un premier point.

En second lieu, si M. Montier dépose une motion préjudicielle, c'est pour que la discussion n'ait pas lieu; c'est donc une question préalable. Ne pensez-vous pas — je ne tranche pas, je pose une question — qu'il vaut mieux discuter la motion maintenant ?

En effet, de deux choses l'une: ou la motion est rejetée et, dans ce cas, les commissions reprendront leur travail pour que le débat puisse s'ouvrir ce soir; ou la motion est adoptée et il n'y a plus lieu à discussion.

Ne paraît-il pas de meilleure méthode de discuter immédiatement la motion ?

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bocher, *rapporteur de la commission de la marine et des pêches.* La commission est d'accord pour que la motion préjudicielle soit discutée.

M. Marrane. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marrane.

M. Marrane. Monsieur le président, vous êtes expert en la matière, mais je ne trouve ni dans la Constitution, ni dans le règlement l'obligation pour nous d'examiner immédiatement toutes les procédures d'urgence. J'ai ici, pour justification, l'article 62 du règlement de l'Assemblée nationale. L'article 20 de la Constitution fait obligation de suivre la même procédure.

Or, l'article 62 du règlement de l'Assemblée nationale indique:

« Lorsque la commission fait connaître qu'elle n'accepte pas la discussion d'urgence d'une affaire ayant fait l'objet d'un rapport distribué, l'Assemblée est appelée à se prononcer... »

Le paragraphe suivant ajoute:

« Lorsque la commission déclare n'être pas en mesure de présenter ses conclusions en cours de séance, elle dispose, pour faire distribuer son rapport ou le faire insérer au *Journal officiel*, d'un délai de trois jours francs à compter de la distribution du projet ou de la proposition. »

Il m'apparaît donc que, d'après ce paragraphe de l'article 62 du règlement de l'Assemblée nationale, la commission peut nous demander un délai et qu'il n'y a pas de contradiction avec la procédure d'urgence.

M. le président. Monsieur Marrane, je suis navré, mais nous avons eu bien souvent à discuter cette question et il y a longtemps qu'elle est tranchée. Comme vous êtes très assidu aux séances — c'est un hommage que je vous rends — vous savez parfaitement dans quel sens elle l'a été.

Au demeurant, vous avez lu le règlement de l'Assemblée nationale. Excusez-moi de vous dire qu'il n'a rien à faire ici. Il y a le règlement du Conseil de la République; vous me permettrez de le préférer devant notre Assemblée.

L'article 59 dispose:

« Lorsque le Conseil de la République est saisi par l'Assemblée nationale d'un projet ou d'une proposition de loi, que celle-ci a adopté après déclaration d'urgence, — c'est bien le cas — la discussion d'urgence de ce projet ou de cette proposition est de droit devant le Conseil ».

C'est le premier point. Il n'y a pas de discussion là-dessus.

Second point: « Le Conseil peut, soit délibérer séance tenante sur un rapport verbal et éventuellement sur un avis verbal, soit décider que la discussion sera inscrite en tête de tel ordre du jour de la plus prochaine séance ».

Ce projet, que l'Assemblée nationale venait de voter selon la procédure d'urgence, a été déposé vendredi dernier, au cours de la séance de l'après-midi, sur le bureau du Conseil de la République, et celui-ci a décidé de l'inscrire en tête de l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui.

L'article 59 continue:

« Dans l'un et l'autre cas, la délibération, dès qu'elle est commencée, est poursuivie jusqu'à sa conclusion — écoutez-bien! — toute autre discussion devant être ajournée. »

Je ne sais pas, monsieur Marrane, sur quoi vous discutez. Nous perdons notre temps car l'article 59 est formel.

Si donc nous commençons la discussion — or, nous l'avons commencée — du projet de loi selon la procédure d'urgence, cette discussion vient obligatoirement en tête de l'ordre du jour et nous ne pourrons rien discuter d'autre jusqu'à ce qu'elle soit terminée. (*Applaudissements.*)

M. Marrane. Je ne crois pas que le règlement du Conseil de la République puisse être opposé à la Constitution. Or, l'article 20 de la Constitution dispose...

M. le président. Je vous en prie, monsieur Marrane, nous n'allons pas recommencer chaque fois la même discussion.

Le règlement que je viens de lire a été voté selon la Constitution par le Conseil de la République. Il s'impose à tout le monde, y compris le président qui le fera respecter. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Il n'y a, par conséquent, pas de discussion possible.

Veuillez donc conclure, monsieur Marrane.

M. Marrane. L'article 20 de la Constitution dispose :

« Quand l'Assemblée nationale a décidé l'adoption d'une procédure d'urgence, le Conseil de la République donne son avis dans le même délai que celui prévu pour les débats de l'Assemblée nationale... »

Il n'est par conséquent pas possible que le règlement du Conseil de la République soit en contradiction sur ce point avec celui de l'Assemblée nationale.

M. le président. Je regrette, mais le règlement est voté ; il s'applique depuis bientôt un an et, pour ma part, je continuerai à l'appliquer.

Je répète que la discussion d'urgence est obligatoire et qu'une fois commencée, elle doit être poussée jusqu'au bout. L'article est formel.

Au demeurant, c'est ce que vous faites depuis mars 1947.

Je suis donc saisi, sur le projet de loi, d'une motion préjudicielle émanant de M. Montier, ainsi conçue :

« Le Conseil de la République, considérant que le délai qui lui a été donné pour formuler son avis sur le projet de loi relatif à l'organisation de la marine marchande ne permet pas un examen sérieux de ce texte, décide de ne pas le discuter. »

La parole est à M. Montier pour soutenir sa motion.

M. Guy Montier. Mesdames, messieurs, ce n'est pas la première fois que le Conseil de la République est saisi d'un projet selon la procédure d'urgence. Ce ne sera pas non plus la première ni, je le crains, la dernière fois que nous protesterons contre ces façons de procéder qui nous empêchent de travailler normalement et efficacement.

Tout d'abord, pour que vous compreniez la portée de ma motion préjudicielle, je voudrais attirer votre attention sur l'importance du texte qui vous est soumis aujourd'hui.

Je sais que, d'une façon générale, la marine marchande, malheureusement, n'a pas toujours été considérée en France avec l'intérêt qu'un pays comme le nôtre, baigné par autant de côtes, devrait lui apporter.

Je regrette de voir qu'il y a beaucoup de fauteuils vides, mais je crois que de nombreux absents sont excusables car, par suite de cette procédure d'urgence, un certain nombre de commissions siègent pour examiner le texte qui vous est soumis et que nous dicutons actuellement.

Dans son exposé des motifs, dans la deuxième lettre rectificative de M. le ministre, le Gouvernement lui-même attire l'attention sur l'importance du texte qui vous est soumis :

« La marine marchande contribue, pour une large part, à assurer l'indépendance économique du pays en temps de paix. Dans la mesure où elle assure les relations économiques avec les pays étrangers, elle constitue une source de revenus en devises. En temps de guerre, elle permet de recevoir les matières premières, les armes et les produits de ravitaillement nécessaires à la conduite des hostilités. Son rôle est donc essentiel, quelle que soit la situation politique ou économique. »

Tous les orateurs, qui se sont succédé à l'Assemblée nationale dans la discussion de ce texte, ont attiré l'attention de nos collègues sur l'importance capitale de la marine marchande pour notre pays.

M. Colin, rapporteur de la commission de la marine marchande, disait :

« Je voudrais exposer brièvement l'origine et le but de ce projet, et cette intervention me fournira l'occasion de souligner l'importance de la marine marchande française pour notre économie nationale et l'avenir de notre pays. »

Un peu plus loin, M. Palewski, rapporteur, pour avis, de la commission des affaires économiques, déclare :

« La commission considère que la marine marchande est un des facteurs les plus importants du rayonnement économique et culturel de notre pays. »

Un peu plus loin, M. Ramarony, président de la commission de la marine marchande, ajoute : « Les différents rapporteurs ont souligné l'importance du statut que l'Assemblée est appelée à voter. La marine marchande est une branche essentielle de l'économie nationale et il importe de réorganiser d'urgence les grandes lignes de communication maritime. »

M. Pleven, rapporteur pour avis de la commission des finances, vous indique que « l'affectation par priorité à la marine marchande d'une fraction aussi substantielle de nos ressources est la meilleure preuve de la volonté nationale, représentée par le Parlement, de faire renaître la flotte de commerce française, instrument essentiel de la prospérité du pays ».

Voilà donc, mesdames, messieurs, un texte qui est d'une importance capitale pour notre pays. On vous demande encore une fois de le voter d'urgence. J'entends bien que, dans la vie quotidienne de notre pays, il peut arriver parfois que des textes d'urgence soient présentés et nous aurions mauvaise grâce à les repousser sous prétexte que ce sont des textes d'urgence.

Il y a effectivement des moments où l'urgence est nécessaire et indispensable, mais je vais vous démontrer qu'en la matière — passez-moi l'expression — « on se moque littéralement de nous » en nous faisant voter d'urgence un texte qui n'a aucun caractère d'urgence.

M. Marrane. Très bien !

M. Guy Montier. Le premier texte, la première proposition de loi qui vous est soumise est un texte déposé par M. Jules Moch à l'Assemblée nationale, le 21 février 1947, il y a exactement un an. C'est encore ce texte que nous allons discuter aujourd'hui, qui a été modifié par une lettre rectificative de M. le ministre des travaux publics du 28 octobre 1947 et une deuxième lettre rectificative du 26 janvier 1948, il y a donc à peu près un mois.

A ce moment, lorsque le texte a été déposé, il n'y a pas eu de question d'urgence.

Le Conseil économique, cette troisième assemblée, dont malheureusement on ne tient pas souvent compte des avis — car je n'ai pas l'impression qu'on se soit beaucoup occupé de l'avis qu'il a émis sur la question — s'est saisi de cette question le 28 janvier 1948.

Le Conseil économique est bien moins loti que nous, il n'a que vingt jours pour examiner un texte, tandis que nous avons deux mois. Or, le Gouvernement et l'Assemblée nationale ont laissé au Conseil économique les vingt jours que la Constitution lui accorde. C'est ainsi que le Conseil économique avait jusqu'au 16 février 1948 pour se saisir de la question et l'examiner.

C'est ce qu'il a fait et vous pourrez trouver au service de distribution l'avis du Conseil économique sur ce projet de loi. Lorsque les vingt jours — délai maximum accordé en temps normal au Conseil économique, car, lorsqu'il y a urgence, il n'a que quarante-huit heures — ont été écoulés, c'est-à-dire le 16 février, l'Assemblée nationale s'est saisie de la question le 19 février.

M. le ministre des travaux publics alors demande l'urgence, celle-ci est accordée, les débats commencent le 19 février à quinze heures quarante et se terminent le lendemain, 20 février, vers dix-sept heures ?

Sans perdre une minute, sans vous accorder vingt-quatre heures de répit, alors que vous travaillez et que vous siégez le vendredi dans la nuit, on vous apporte le texte et vous en êtes saisis immédiatement, au lieu d'en être saisis seulement cet après-midi, ce qui fait que, conformément au règlement que M. le président a rappelé, vous êtes dans l'obligation d'en discuter cet après-midi.

C'est M. le ministre qui a demandé la discussion d'urgence, et je crois que j'en suis un peu responsable, car j'ai déjà signalé à M. le ministre, à l'issue d'une réunion de la commission des transports, que notre commission de la marine marchande avait l'intention d'examiner, en prenant le temps nécessaire, le texte qui nous est soumis et qui est extrêmement important. M. le ministre craignant, pour les raisons que je vais vous expliquer maintenant, que son texte ne soit pas voté avant la fin de mois, n'a pas voulu accorder les deux mois auxquels nous avions droit.

Pourquoi demande-t-on la discussion d'urgence ? C'est extrêmement simple. La marine marchande, en temps de guerre, est un instrument de guerre important. La législation d'avant 1939 avait prévu la réquisition de la flotte. Or, cette réquisition ne dure que pendant la guerre et se termine à la fin des hostilités, après, bien entendu, un certain délai qui est nécessaire pour liquider les diverses questions pendantes entre le Gouvernement et les armements. Cette déréquisition de la flotte, d'après des textes sur lesquels nous n'avons pas à revenir, prend effet au 1er mars prochain, c'est-à-dire dans quelques jours. Nous allons nous retrouver dans la situation où nous étions avant la guerre de 1939, c'est-à-dire que nous allons revoir l'armement libre, comme le sont la plupart des industries françaises sous le régime politique dans lequel nous vivons actuellement ; l'armement et les armateurs ont la même liberté que les tisseurs ou les fabricants de voitures automobiles.

Mais M. le ministre fait justement observer que notre pays, qui manque de nombreuses marchandises, a besoin d'importer certaines de celles-ci, et qu'il est nécessaire que l'importation par nos navires se fasse suivant un plan qui respecte les besoins d'urgence et les nécessités de l'économie de notre pays, ce en quoi M. le ministre a parfaitement raison, et je l'approuve entièrement.

M. le ministre fait alors observer que, si nous ne votons pas cette loi, s'il y a déréquisition effective de la flotte le 1er mars et si le nouveau texte n'est adopté que quelques jours après cette date, il y aura une sorte de hiatus, le ministre ne pourra plus diriger l'armement et l'affrétement et on risque de voir l'approvisionnement du pays paralysé ou désorganisé.

M. le ministre me disait: « Si, demain, il n'y a plus d'essence, je ne veux pas en avoir la responsabilité ! Or, la semaine dernière, il n'y avait plus d'essence à Paris, il fallait des contremarques Je ne pense pas que la marine était pour quelque chose en cette matière. C'est uniquement pour une question de direction générale de l'armement général de la flotte française que l'on nous fait voter d'urgence ce texte.

Mesdames, messieurs, je prétends qu'il est possible ou qu'il était possible d'agir autrement et de proposer, à côté du texte qui vous est soumis aujourd'hui, un texte du genre de celui qui est contenu dans l'article 10, permettant à M. le ministre, en attendant que la loi sur la réorganisation de la marine marchande soit votée, de diriger les mouvements des navires de la flotte française. M. le ministre était alors tranquille et n'avait plus rien à craindre. Il avait les pouvoirs nécessaires et vous, mesdames, messieurs, vous aviez le temps nécessaire à la réflexion sur un texte extrêmement important, ainsi que j'ai cru devoir vous le rappeler par les citations que j'ai faites au début de mon exposé.

Je pense que nous aurions compris l'urgence de ce texte; il était très limité, et, personnellement, je ne me serais pas élevé contre son vote d'urgence.

Alors, je vous le demande, ce que l'on vient nous demander, est-ce là un travail sérieux ? En commission, nous sommes au maximum, d'après le règlement, 30 personnes. Sur 300 conseillers, il y en a 30 qui ont eu vingt-quatre heures pour examiner ce texte, car c'est hier après-midi, à quinze heures que, pour la première fois, nous avons eu connaissance des dispositions votées par l'Assemblée nationale.

Oh! je sais bien que, personnellement, et comme un certain nombre de mes collègues, j'ai connu les différents textes proposés, et suivi les débats de l'Assemblée nationale, et que j'ai pu, au cours des réunions de la commission, faire un certain nombre d'observations et d'objections qui ne relevaient pas du tout du principe qui consiste à vouloir gagner du temps et à faire de l'obtruction. J'ai essayé de travailler utilement, ainsi qu'un certain nombre de mes collègues; mais je demande aux autres, aux 270 conseillers qui ne font pas partie de la commission de la marine marchande: « Avez-vous eu le temps d'examiner le texte ? Avez-vous entre vos mains le rapport de la commission de la marine marchande, les avis de la commission des finances et des autres commissions qui siègent actuellement et qui sont saisies de ce projet ? » Non!

Alors, doit-on considérer que le Conseil de la République est réduit à 30 personnes ou qu'il est composé de 300 membres qui tous ont les mêmes droits et les mêmes possibilités de modifier un texte, d'y apporter des amendements, et de faire le travail législatif qui s'impose à tout parlementaire digne de ce nom ?

Le texte imprimé n'est pas encore distribué. Le rapport de notre collègue M. Bocher, qui, malgré tous ses efforts et tout son travail, n'a pas encore eu le temps matériel de le faire imprimer noir sur blanc, n'est pas encore en distribution. M. le président de la commission, tout à l'heure, vous le faisait observer et vous demandait également de bien vouloir renvoyer votre séance à vingt et une heures. Alors, parce que, une fois encore, on vous demande une procédure d'urgence, on va arriver à ce résultat qu'on vous a tous fait venir à Paris cet après-midi pour ne rien faire... (*Protestations à gauche.*)

M. le président. Ce n'est pas exact! N'exagérez rien; il y a onze affaires à l'ordre du jour de la séance de cet après-midi.

M. Guy Montier. J'ai cru comprendre, monsieur le président, et je m'excuse si j'ai mal interprété vos paroles, que si la thèse proposée par M. Abel-Durand et soutenue, je crois, par M. le ministre, est adoptée par votre assemblée, comme nous devons d'abord discuter de ce texte, les dix autres affaires doivent être renvoyées à la suite.

Vous allez donc cesser vos délibérations dans quelques minutes, pour les reprendre à vingt et une heures. Donc, lorsque je disais que l'on nous avait fait venir cet après-midi pour rien, je crois que je disais exactement la vérité, puisque d'ici un moment, si vous adoptez cette solution, vous ne pourrez examiner aucun autre texte.

Il vous est possible, bien entendu, de passer outre à ma proposition et à celle de la commission, de vous saisir immédiatement du texte, et d'en discuter de suite. Une fois que vous aurez passé le temps nécessaire sur la question, vous pourrez ensuite prendre les dix autres affaires inscrites à votre ordre du jour; mais il n'en restera pas moins que la quasi-totalité de nos collègues qui ne font pas partie de la commission de la marine marchande n'auront pas eu le temps matériel et la possibilité d'examiner ce texte.

Je sais, mesdames et messieurs, que nous sommes peut-être des surhommes et des surfemmes, que nous avons peut-être une espèce de don de double vue et qu'il nous faut quelques minutes ou quelques heures pour examiner un texte; personnellement, je m'en excuse, je ne suis qu'un simple citoyen, je ne suis pas supérieur aux autres et j'estime que, lorsqu'un texte m'est proposé, si je veux faire mon métier de parlementaire honnêtement et correctement, il me faut quelques jours pour cela.

La Constitution accordait deux mois; le délai était raisonnable. Aujourd'hui, je ne demande pas deux mois, mais un peu plus de temps que les vingt-quatre heures qui nous sont accordées.

Je sais que, tout à l'heure, à la suite de nos protestations contre la procédure d'urgence, on va nous dire, comme d'habitude: « Nous regrettons, nous sommes désolés, nous ne l'avons pas fait exprès, mais vous pouvez être tranquilles, car on ne recommencera plus ». Ces paroles-là, messieurs, on les a entendues de nombreuses fois prononcées à cette tribune et je voudrais tout de même bien que cela cessât un jour.

Je vous ai dit que je comprenais à certains moments la procédure d'urgence, lorsqu'il y a effectivement urgence; mais, en la matière, voilà un texte en discussion depuis un an; on pouvait, puisque gouverner c'est prévoir, prévoir les difficultés, extraire le texte de l'article 10 et en faire une loi spéciale à caractère d'urgence; cela nous aurait laissé le temps matériel pour l'étude de la question. L'urgence, à mon avis, doit être une exception, viser les cas inopinés, mais, pour le travail législatif régulier, les choses ne doivent pas se passer ainsi.

Nous sommes une chambre de réflexion. Si vous suivez la thèse du Gouvernement et de la commission, vous allez faire de notre assemblée ce que j'appellerai une chambre d'entérinement, car vous ne pouvez étudier les textes que l'on vous propose. (*Mouvements divers.*)

Je me permets de dire que nous allons devenir une caricature d'assemblée parlementaire, de véritables fantoches (*Protestations sur certains bancs*) et, de cette façon, nous allons encore une fois donner un argument à ceux qui veulent reviser la Constitution et disent qu'avec elle le travail normal est impossible.

On peut faire attention à appliquer la Constitution de façon utile, mais si, à tout bout de champ, et uniquement parce que l'on n'a pas prévu ce qui devait l'être, on vous demande de voter un texte d'urgence, le résultat en sera que, contrairement à ce que disait notre collègue Viatte à l'Assemblée nationale dans la séance du 17 février 1948, nous ne pourrons pas faire un travail utile.

Voilà ce qu'a dit M. Viatte, rapporteur d'une des questions de prorogation de délai: « La commission est soucieuse de voir notre deuxième assemblée jouer son rôle de réflexion ».

C'est un souci qui, je le crains, n'est pas partagé par beaucoup de membres de l'Assemblée nationale et ne l'est peut-être pas par les membres de notre propre Assemblée, si vous croyez devoir aujourd'hui discuter un texte dont je vous ai souligné l'importance, sans avoir eu le temps matériel de l'étudier.

C'est pourquoi j'ai déposé une proposition tendant à ce que le Conseil de la République ne discute pas ce texte, étant donné que nous considérons les délais qui nous ont été accordés pour donner notre avis comme ne nous permettant pas un examen sérieux.

Vous devez profiter cette fois de l'occasion qui vous est offerte de manifester à l'égard du Gouvernement et de l'Assemblée nationale que vous êtes une assemblée majeure, que vous n'entendez pas vous laisser conduire comme des enfants (*Nouveaux mouvements*) et de dire *Amen* à toutes les propositions qu'on vous fait, à tous les ordres qu'on vous donne. (*Protestations sur divers bancs.*)

Je crois que vous avez l'occasion de vous défendre. Etes-vous à la dévotion et aux ordres de tout le monde ? Voulez-vous faire ce qu'on vous donnera l'ordre de faire ? C'est possible, mais ce n'est pas mon point de vue.

M. le président. Avant de donner la parole à M. Janton, je tiens à dire que, bien souvent, les conseillers de la République et votre président lui-même se sont élevés contre l'abus de la procédure d'urgence. Nous n'avons pas la mémoire trop courte ni les uns ni les autres.

Il vous souvient peut-être qu'il y a trois jours, ici même, j'ai prié M. le ministre de l'intérieur de bien vouloir porter notre protestation au Gouvernement. Nous n'avons donc pas l'habitude d'être une chambre d'entérinement pur et simple ni d'obéir aux ordres. Nous discutons quand le temps nous en est laissé; c'est l'objet de la discussion actuelle.

La parole est à M. Janton contre la motion préjudicielle.

M. Janton. Mesdames, mes chers collègues, je crois qu'on ne me fera pas le reproche d'avoir accepté avec trop de bonne volonté et sans jamais manifester de mauvaise humeur la procédure d'urgence que l'on nous impose. Les arguments qui viennent d'être développés à la tribune par notre collègue M. Montier correspondent

pour une bonne part aux préoccupations de la grande majorité, sinon de la totalité d'entre nous.

Il est certain, comme vient de le rappeler encore notre président, que l'abus de cette procédure d'urgence tend à rendre notre travail indigne de l'Assemblée que nous voulons être. Il est incontestable que, depuis plus d'année que le Conseil de la République existe, malgré les conditions difficiles que l'on nous a faites, nous avons su nous imposer moralement, auprès de l'Assemblée nationale comme auprès du pays.

Un hebdomadaire écrivait, il y a quelque temps, que le Conseil de la République est une assemblée qui monte.

Quelles que soient les opinions politiques des uns et des autres d'entre nous, je crois que nous pouvons dire effectivement que notre assemblée est une assemblée qui monte. Nous avons encore des tâches difficiles à nous imposer et à mener à bien. Mais je ne crois pas qu'un mouvement de mauvaise humeur qui aboutirait exactement à nous empêcher de faire ce que nous avons à faire, serait très efficace et réussirait beaucoup à nous imposer. (*Applaudissements sur quelques bancs au centre.*)

En effet, dans son argumentation M. Montier, nous a dit à peu près ceci: « Ce projet de réorganisation de la marine marchande est de la plus haute importance. Il est indispensable que le Conseil de la République tout entier et non pas seulement les membres d'une ou deux commissions aient le loisir de l'examiner dans ses détails avant de se prononcer ». Jusque-là je suis d'accord avec notre collègue, mais il conclut: « Nous ne l'examinerons pas et nous l'entérinerons ». Enfin de compte, ce que demande notre collègue Montier c'est tout simplement de refuser d'examiner ce projet, sachant bien que les conditions qui sont imposées pour son examen seront telles que, si nous refusons aujourd'hui de donner notre avis, il ne nous sera plus demandé, et le projet aura force de loi quoi que nous en pensions les uns et les autres. (*Applaudissements au centre.*)

Je veux bien admettre que l'efficacité des avis du Conseil de la République n'est pas toujours aussi grande que nous le désirons. Je veux bien admettre que l'Assemblée nationale qui revoit les textes après nous n'a pas toujours tenu compte, autant qu'il aurait été désirable, des modifications apportées par nous aux textes qu'elle nous proposait. Mais il faut tout de même reconnaître que plus nous allons, plus nous arrivons à faire accepter nos amendements par l'Assemblée nationale. Ce n'est donc pas le moment à choisir pour laisser repartir de cette assemblée devant l'Assemblée nationale, par un geste de mauvaise humeur, un projet pour lequel — j'en conviens avec notre collègue M. Montier — il est utile que le Conseil de la République apporte les modifications qu'il juge bonnes.

Dans ces conditions et malgré la situation difficile devant laquelle nous sommes placés il me semble nécessaire de nous saisir de ce projet et de l'examiner, justement parce que, d'accord sur ce point, avec M. Montier, nous ne pouvons l'entériner purement et nous dessaisir du droit essentiel qui lui a été dévolu par la Constitution, le droit d'amendement, que nous avons une occasion magnifique de manifester aujourd'hui.

Nous allons rester un après-midi sans rien faire, nous dira-t-on. M. Montier regrette sans doute d'être venu passer cet après-midi à Paris et nous savons qu'il est extrêmement soucieux de ne pas perdre de temps. Nous le sommes tous.

Je lui ferai remarquer que les conditions qui se présentent aujourd'hui ne sont pas nouvelles. Tout à l'heure il faisait remarquer qu'un certain nombre de nos collègues n'étaient pas là. Je me retournerai vers lui en lui disant qu'il lui arrive aussi de ne pas être là, et si l'on faisait le pourcentage des présences et des absences, il n'est pas certain qu'il arriverait en tête de liste. (*Sourires.*) J'ai le regret de le dire, mais j'estime que lorsqu'un de nos collègues se permet de faire cette sorte d'affront à notre assemblée, j'ai bien le droit de lui répondre de cette façon. (*Applaudissements au centre.*)

Tout en regrettant ces conditions de travail, que je ne discute pas, nous n'avons qu'à faire une fois de plus ce que nous avons toujours fait, à force de constance, d'opiniâtreté, mais aussi de sérieux dans les discussions où nous donnons un avis autorisé à l'Assemblée nationale, nous serons encore un peu plus, dans l'avenir, l'Assemblée qui monte. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur de la commission de la marine et des pêches.

M. Bocher, *rapporteur de la commission de la marine et des pêches.* Mesdames, messieurs, nous sommes tous d'accord pour dire que si nous avions eu quelques jours de plus pour discuter ce projet, nous aurions pu le faire avec plus de fruit et de résultats peut-être. Mais j'ai entendu, tout à l'heure, M. Montier apporter ici une argumentation, je dirai, un peu outrancière.

Tout de même, le premier texte, portant le n° 673, nous a été distribué le 21 février 1947. Nous avons reçu, au mois de mars et d'avril, toutes les organisations syndicales, nous avons reçu les représentants du ministre des travaux publics de l'époque pour information.

D'autre part, la lettre rectificative a été distribuée le 26 janvier.

De plus, le projet adopté par l'Assemblée nationale, à la fin de janvier 1948, nous a été distribué, en tout cas est parvenu ici vendredi soir. M. Montier le saurait s'il avait été présent.

J'ai fait remarquer ici, à un autre sujet, que je m'étais trouvé seul, en l'absence de M. Abel-Durand, qui avait dû se rendre dans son département.

Si M. Montier avait été présent, il aurait pu prendre connaissance du projet voté par l'Assemblée nationale dès vendredi et non hier.

M. Guy Montier. Je ne pouvais être à la fois à l'Assemblée nationale et ici.

M. le rapporteur. Ce n'est pas à l'Assemblée nationale que vous siégez, mais au Conseil de la République.

Vous vous êtes d'ailleurs trouvé seul, à la commission de la marine marchande et des pêches, pour défendre cette motion vous aviez fait preuve d'une certaine mauvaise humeur et c'est bien l'impression que l'on a. Votre protestation eût été mieux placée en d'autres occasions que celle-ci.

Et si nous regrettons de n'avoir pas disposé d'un laps de temps suffisant, sur d'autres questions nous en avons eu beaucoup moins encore.

En conséquence, la commission repousse à l'unanimité, moins la voix de M. Montier, la motion préjudicielle. Avec tous les regrets que j'ai exprimés tout à l'heure, nous avons tout de même pu examiner en deux longues séances le projet qui vous est présenté.

Nous avons eu ce matin même l'avantage d'entendre M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous avons discuté avec lui de toutes les questions pendantes et nous avons ensuite examiné à nouveau le texte de M. Montier et mis au point les modifications que nous comptions y apporter.

Je pense donc qu'en conséquence le Conseil de la République doit repousser la motion et que nous devons examiner le projet de loi qui nous est présenté.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Christian Pineau, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, le projet qui vous est soumis aujourd'hui, dans des conditions qui légitiment incontestablement une certaine humeur de votre part, n'est pas sensiblement modifié par rapport à la lettre rectificative que j'avais eu l'honneur de déposer devant l'Assemblée nationale et qui vous avait été communiquée.

Vous n'avez donc pas aujourd'hui à discuter de questions de principe que vous ne connaissiez déjà et, en réalité, sur les trois ou quatre points fondamentaux, une discussion avait eu lieu devant votre commission.

Depuis un an, précisément parce que je connaissais, et l'opinion des membres de la commission de la marine marchande et des pêches de l'Assemblée nationale et celle des membres de votre commission, j'avais modifié le texte de mon prédécesseur pour en tenir compte.

L'Assemblée nationale a peu modifié le texte du Gouvernement. Ces modifications sont des modifications de forme. Sur ces modifications de forme, votre commission a opéré à son tour un certain nombre de modifications que, par ailleurs, le Gouvernement trouve pour la plupart parfaitement légitimes et qu'il acceptera de très bon cœur.

Dans ces conditions, je crois que la mauvaise humeur que vous avez exprimée ne doit pas aller trop loin et qu'il serait beaucoup plus sage de votre part d'améliorer ce texte plutôt que de refuser de le discuter, car vous pourriez créer ainsi un précédent qui serait malheureux. Le Gouvernement est parfaitement respectueux de vos délibérations et il lui serait extrêmement pénible de voir que, sur ce projet auquel il attache tant d'importance, vous ne voulez pas manifester votre opinion.

Je le regretterai d'autant plus que, d'après les discussions qui ont eu lieu ce matin à la commission de la marine marchande, certaines des modifications proposées, je le répète, sont légitimes.

Le Gouvernement attend de vous un texte qu'il approuvera encore plus que celui qui est sorti des délibérations de l'Assemblée nationale. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Georges Pernot.

M. Georges Pernot. Mesdames, messieurs, je ne veux pas prolonger cette discussion. Je demande simplement la permission de présenter en quelques mots une observation et de formuler une suggestion.

Mon observation a pour but de vous rappeler une proposition de résolution qui a été déposée sur le bureau du Conseil de la République par tous les présidents de groupes de cette Assemblée, il y a quelques mois. Cette proposition de résolution tend à inviter, d'une part, le Gouvernement, d'autre part, l'Assemblée nationale à n'user qu'en cas véritablement urgents de la procédure d'urgence qui nous impose l'obligation de légiférer dans les conditions que vous connaissez.

Je me tourne, en conséquence, du côté du bureau de cette commission pour lui demander de bien vouloir faire rapporter le plus tôt possible la proposition de résolution à laquelle je viens de faire allusion, pour que le Conseil manifeste unanimement, je pense, sa volonté d'obtenir du Gouvernement et de l'Assemblée nationale d'être bien moins souvent saisi par la procédure d'urgence.

Tout à l'heure vous avez bien voulu rappeler, monsieur le président, que vous êtes déjà intervenu fermement dans ce sens. Nous vous en sommes infiniment reconnaissants, mais un vote unanime de l'Assemblée ajouterait un poids supplémentaire à une observation venant de votre haute autorité. (*Très bien ! Très bien !*)

Voici maintenant ma suggestion. M. le ministre nous a dit qu'il fallait absolument que le projet qui nous est soumis fût voté avant le 1er mars. Je comprends parfaitement les raisons qu'il a invoquées. Mais je me permets de rappeler respectueusement au Gouvernement que l'Assemblée nationale est saisie en ce moment, — et que la commission de la justice du Conseil de la République à laquelle j'appartiens, en délibère officieusement dès maintenant — d'un projet de loi qui tend à proroger toute une série de délais qui expireront le 29 février.

N'eût-il pas été possible d'y comprendre le texte relatif à la réquisition de la marine marchande, de manière à proroger, de quelques jours ou de quelques semaines, le délai dont il est frappé, de façon à concilier le désir du Gouvernement avec les nécessités d'une délibération sérieuse ?

Si cette suggestion peut être retenue, — et je le souhaite, — nous aurions loisir de délibérer dans des conditions normales.

Si au contraire elle semble inadmissible, je voterai contre la proposition de M. Montier, à cause des dispositions impératives de l'article 20 de la Constitutoin que je me permets de vous rappeler :

« Si l'avis du Conseil de la République n'a pas été donné dans les délais prévus à l'alinéa 1er, la loi est promulguée dans le texte voté par l'Assemblée nationale. »

Par conséquent si la proposition que j'ai envisagée ne peut pas être retenue, et si nous votions par ailleurs la proposition de M. Montier, qui tend à faire décider que nous ne discuterons pas ce projet, c'est le texte même de l'Assemblée nationale qui sera nécessairement promulgué. Or, je fais grande confiance à notre commission de la marine marchande. Je suis fermement convaincu que les modifications qu'elle a cru devoir adopter amélioreront le texte voté par l'Assemblée nationale, ainsi que M. le ministre a bien voulu le dire tout à l'heure.

Comme je ne veux à aucun prix ni risquer de dévaluer, en quelque sorte, indirectement notre assemblée, ni courir le risque de voir entériner un texte dont le Gouvernement et la commission estiment qu'il doit être amendé, je voterai contre la proposition de M. Montier.

Je me résume.

Regrets très vifs d'être obligé de délibérer avec une telle précipitation; désir que la commission du suffrage universel rapporte le plus tôt possible la proposition de résolution dont j'ai parlé; enfin suggestion au Gouvernement, qui voudra bien nous dire si la prorogation que j'envisage est possible. Si elle n'est pas possible, je voterai contre la motion de M. Montier. (*Applaudissements à droite et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je répondrai, en m'excusant, qu'il est très difficile de prolonger maintenant, après les espoirs qui ont été donnés à l'armement en général, la réquisition de la marine marchande. Vous apporteriez non seulement une surprise, mais encore une désillusion très grande aux intéressés, si vous ne votiez pas ce texte que nous avons promis de promulguer avant le 29 février.

M. Georges Pernot. Dans ces conditions, je n'insiste pas.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je renouvelle mes regrets d'avoir à vous demander de discuter dans ces conditions. J'affirme que vous n'aurez dans le projet du Gouvernement, comme dans le texte de la commission, aucune sorte de surprise. Tous les principes qui vont être exposés devant vous sont déjà connus du Conseil de la République, et par conséquent je ne crois pas qu'en réalité, au cours du débat qui va avoir lieu, il n'y ait rien dont vous ne soyez parfaitement au courant.

D'autre part, votre commission de la marine marchande, j'ai pu m'en apercevoir ce matin, a examiné le texte du projet avec beaucoup de sérieux, malgré le peu de temps dont elle disposait. Je ne pense pas que l'avis du Conseil soit donné dans le brouillard; il sera au contraire fort utile.

M. le président de la commission. Nous avions envisagé cette éventualité d'une prorogation de la loi et je m'en suis ouvert à M. le ministre. Mais j'ai constaté que, comme l'a dit M. le ministre, les intéressés sont impatients d'obtenir la déréquisition. Voilà la situation de fait: il ne s'agit pas seulement du désir du Gouvernement, mais aussi du désir de tous les intéressés. C'est pourquoi nous n'avons pas insisté.

M. le président. Je crois d'ailleurs que M. Pernot lui-même n'insiste pas.

M. Pernot. Non, monsieur le président.

M. le président de la commission. Si je ne suis pas partisan de la motion préjudicielle, c'est parce que son vote équivaudrait à l'adoption pure et simple du texte de l'Assemblée nationale.

M. le président. Je mets aux voix la motion préjudicielle présentée par M. Montier.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe S. F. I. O.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	298
Majorité absolue	150
Pour l'adoption	1
Contre	297

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Je renouvelle la proposition que j'ai faite il y a quelques instants au Conseil de la République, à savoir de s'ajourner jusqu'à ce soir vingt et une heures. Si le rapporteur de la commission de la marine est lui-même en état de se présenter devant le Conseil, d'autres commissions ne sont pas à même de présenter leurs avis. Nous savons que la commission des finances, par exemple, sollicite l'avis d'experts sur certains points. C'est donc seulement à vingt et une heures que, semble-t-il, nous pourrions examiner complètement le projet qui nous est soumis.

Telle est la suggestion que je voulais faire au Conseil.

M. le président. Vous avez entendu la proposition faite par M. le président de la marine, de renvoyer à vingt et une heures la suite de la discussion et de suspendre la séance jusqu'à la même heure.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures dix minutes, est reprise à vingt et une heures dix minutes, sous la présidence de M. Robert Sérot.*)

PRESIDENCE DE M. ROBERT SEROT
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 9 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de MM. Chochoy, Vanrullen et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à abroger les dispositions de l'arrêté du 28 novembre 1947 qui a suspendu l'application des arrêtés des 19 mai et 2 octobre 1947 accordant des allègements aux obligations militaires d'activité à certaines catégories de jeunes gens de la classe 1947.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 145, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

— 10 —

ORGANISATION DE LA MARINE MARCHANDE
Suite de la discussion et adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant organisation de la marine marchande.

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la Ré-

publique que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets désignant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

M. Du Pont, sous-directeur à la direction de l'organisation économique et du contrôle des entreprises publiques.

M. Diethelm, contrôleur d'Etat au sous-secrétariat d'Etat aux affaires économiques.

Pour assister M. le ministre des travaux publics et des transports:

M. Le Henaff, chef adjoint au cabinet du ministre des travaux publics et des transports.

M. Anduze-Faris, secrétaire général à la marine marchande.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de la marine et des pêches.

M. Bocher, *rapporteur de la commission de la marine et des pêches.* Mesdames, messieurs, le projet qui est aujourd'hui soumis à votre examen revêt une importance considérable puisqu'il s'agit de réorganiser sur des bases absolument nouvelles, un moyen de transport, vital pour le pays, dans les circonstances difficiles que nous traversons.

Passer au régime du temps de guerre à celui du temps de paix, mettre fin à des conventions onéreuses pour les finances du pays, reconstruire et moderniser notre flotte marchande, organiser rationnellement le trafic, en fonction de l'intérêt national.

Telles sont les idées directrices du présent projet.

Passer du régime du temps de guerre à celui du temps de paix.

La loi du 10 mai 1946 portant fixation de la date légale de cessation des hostilités mettait fin aux obligations de la loi du 11 juillet 1938 portant organisation de la nation en temps de guerre et fixait au 1er mars 1947 la déréquisition de la flotte de commerce. Mais cette opération ne résolvait pas le problème, que la guerre et les transformations profondes qui en découlaient dans le domaine de la navigation commerciale, nous faisaient un devoir de résoudre si nous voulions reconstituer une marine marchande à la mesure de nos besoins et capable de lutter à armes égales sur le marché international des frets. Cette nécessité, plus que jamais d'actualité était apparue au Gouvernement de l'époque présidé par M. Ramadier, et c'est pourquoi il déposait le 21 février 1947, le projet de loi n° 673 portant organisation de la marine marchande, suivi d'un autre projet devenu loi du 28 février 1947 qui prorogeait le régime de réquisition jusqu'au 1er mars 1948.

Si ce dernier projet avait été déposé c'était pour tenir compte de l'idée, à notre avis nécessaire, qu'il fallait faire ensemble les deux opérations: déréquisitionner la flotte et, en même temps, substituer au régime jusqu'alors en vigueur un système nouveau où nous aurions une organisation vraiment rationnelle de la marine marchande; et c'est l'objet de ce projet.

Il serait trop long et d'ailleurs inutile de s'étendre sur les raisons qui ont tant retardé l'examen et le vote de ce projet de loi si nécessaire, qui a enfin été adopté par l'Assemblée nationale le vendredi 20 février 1948, et sur lequel étant donnée l'arrivée à expiration des obligations de la loi du 28 février 1947 nous devons donner notre avis en vertu de la procédure d'urgence.

Le 1er mars 1948, la charte partie du 26 août 1939, conclue en application de la loi du 11 juillet 1938, remplacée par celle du 15 septembre 1940, elle-même modifiée par un avenant du 18 octobre 1945, prendra fin et les navires devront être remis à leurs propriétaires respectifs.

Nous sommes sans doute l'une des dernières, sinon même la dernière, des nations qui avaient mis leur marine marchande à la disposition du pool interalié pendant la période du 5 août 1944 au 2 mars 1946, à continuer l'exploitation de notre flotte sous le régime du temps de guerre. Raisonnablement, on peut estimer que le moment est venu d'y mettre fin en prenant toutefois toutes les dispositions nécessaires, afin que les besoins de la nation soient satisfaits par priorité absolue. En un mot, il faut que la flotte de commerce déréquisitionnée, soit d'abord et avant tout au service du pays.

Mettre fin à des conventions onéreuses pour les finances du pays.

Les conventions passées entre l'Etat et certaines compagnies ne donnèrent guère d'heureux résultats, en particulier dans le domaine financier.

La convention passée le 29 décembre 1920 avec la Compagnie des Messageries maritimes laissait à l'Etat, avec la charge de la création et de l'entretien des « services contractuels », la totalité du déficit toujours important à la charge des Messageries en cas de déficit se limitant au montant de la prime de gestion était en fait pratiquement nulle

D'autre part, la totalité du personnel appartenant aux Messageries maritimes, il est fatal que devant les intérêts parfois contradictoires qu'il est appelé à défendre, il sert de préférence, ceux de la compagnie au service de laquelle il se trouve et qui le paye.

Mais le plus grave, c'est qu'en plus de la flotte contractuelle les Messageries maritimes exploitent à leur compte plusieurs lignes de cargos. Il est inévitable que les frets intéressants soient réservés par priorité à ses propres navires et la presque exclusivité des mauvais frets laissés pour compte aux contractuels. La seule manière de mettre fin à un tel état de choses, consiste à supprimer la tentation en abrogeant la convention et en réorganisant la compagnie comme il vous est proposé dans le présent projet de loi.

En ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, il suffit de rappeler ses difficultés financières de 1931 qui coûtèrent plus d'un milliard à l'Etat et qui amenèrent ce dernier à prendre en main le contrôle de la compagnie et à lui imposer par la loi du 20 juillet 1933 un certain nombre d'obligations en contre-partie de la subvention qui lui était allouée.

On pourrait faire des observations analogues en ce qui concerne les autres compagnies subventionnées.

La nécessité de la résiliation des conventions s'impose donc d'une manière indiscutable.

Cependant, il serait dangereux de laisser croire que du fait même de la suppression du régime contractuel et de la réorganisation des compagnies, tout danger de déficit doit disparaître.

Certaines lignes sont, en effet, inévitablement déficitaires et cependant, leur caractère de service public, la nécessité de maintenir nos liaisons avec l'Union française, ou le maintien de notre pavillon sur certaines lignes internationales où la France a toujours été présente, nous font un impérieux devoir de les maintenir.

Une organisation rationnelle du trafic des cargos, une administration à la fois sévère et souple doit permettre de résorber dans une large mesure et peut-être même en totalité, les lourdes charges que comportent des obligations auxquelles nous ne pouvons nous dérober.

La France souffre cruellement aujourd'hui du manque de tonnage qui lui serait nécessaire pour faire face à ses besoins immédiats. D'autre part, le manque de qualité de nos navires, en grande partie vieux, lents, ne nous permet pas, malgré la valeur exceptionnelle de nos équipages, de rivaliser avec les bateaux modernes qui sillonnent les mers. Il est vrai que nos pertes pendant la dernière guerre ont été lourdes et cela d'autant plus que nous n'avions pas la possibilité de les combler même en partie.

A la libération, notre flotte qui comptait en 1939 un tonnage total de 2.900.000 tonnes, se trouvait réduite à 800.000 tonnes environ.

Plus de la moitié de nos paquebots, les quatre cinquièmes de nos cargos et de nos pétroliers, la presque totalité de nos bananiers ont été perdus au cours de ces cinq années de lutte sans merci, au cours desquelles les navires et les marins français ont su maintenir haut et ferme les traditions glorieuses de notre pays.

Il fallait donc reconstituer la flotte, en tonnage, d'abord, pour faire face aux besoins les plus urgents, en qualité ensuite, pour nous permettre de tenir notre place sur toutes les mers du monde.

Un gros effort a été accompli puisque déjà nous dépassons aujourd'hui les deux millions de tonneaux et nous pouvons espérer atteindre, en 1950, les trois millions prévus dans le plan établi par M. Jules Moch, alors qu'il était ministre des travaux publics et des transports, chargé de la marine marchande. Nous rappellerons que la modernisation du tonnage était prévue dans ce même plan pour la période 1950-1955 pour répondre aux besoins immédiats.

A ce propos, il a été nécessaire, dès la libération, de mettre sur pied un plan qui comportait deux parties: la première, qui consistait à rétablir d'abord le tonnage d'extrême urgence, afin de faire face, avec les moyens dont nous disposions, à la nécessité de relever le pays; la seconde, étalée sur la période 1950 à 1955, tendant à spécialiser en quelque sorte nos navires, à leur donner une vitesse plus grande de rotation, afin d'essayer d'atteindre les trois millions de tonnes dont nous disposions avant la guerre et qui nous donneraient des possibilités d'action beaucoup plus vastes, dans la mesure de nos moyens.

Il apparaît clairement que la reconstitution et la modernisation de la flotte ne peuvent être laissées à des initiatives plus ou moins heureuses, mais au contraire être effectuées suivant un plan précis et cohérent établi et poursuivi par des organismes compétents, tenant compte avant tout de l'intérêt national.

Il est certain que, pour un temps dont il serait vain d'essayer de fixer la durée, les difficultés que nous connaissons imposeront à la flotte marchande française des transports prioritaires en faveur des besoins nationaux.

Mais, lorsque la situation sera devenue normale, il ne sera pas possible d'envisager le retour à certains errements sans risquer de mettre en danger la vie même de notre marine marchande.

Et lorsque je parle d'errements, je fais allusion aux concurrences stériles auxquelles se sont livrées certaines compagnies françaises sur les mêmes lignes et qui, évidemment, mettaient en danger la vie même de ces compagnies, alors que sur d'autres lignes tout aussi nécessaires le pavillon français était absent.

Aujourd'hui, avec la nouvelle organisation de la marine marchande, nous voudrions revenir à des méthodes plus saines et nous essayons de coordonner nos efforts, afin de relever rapidement la marine marchande de notre pays.

Devant la concurrence redoutable des flottes étrangères modernes, il faut coordonner les efforts, obliger les initiatives à se discipliner dans le sens de l'intérêt général, en un mot unir harmonieusement tout ce qui peut développer au maximum notre puissance maritime, sans laquelle un pays comme le nôtre ne peut vivre. Assurer nos relations avec la France d'outre-mer et les Etats associés est un problème capital et nous ne pourrions y faire face sans une marine marchande puissante qui doit devenir le lien solide et permanent entre toutes les parties de la grande France disséminées aux quatre coins du monde.

Pour toutes ces raisons, il est donc amplement démontré que l'établissement d'un statut de la marine marchande s'impose, comme une impérieuse nécessité et ce sera l'objet du projet de loi qui vous est soumis.

Vous trouverez dans les divers articles de ce projet la codification de tous les éléments que nous venons d'examiner et nous allons si vous le voulez bien les passer rapidement en revue afin d'en dégager les principes généraux.

Le titre Ier, qui comprend quatre articles, traite de la composition et des attributions du conseil supérieur de la marine marchande.

Le conseil supérieur de la marine marchande comprend vingt-neuf membres, sous la présidence d'un conseiller d'Etat, et se décompose comme suit:

Huit représentants de l'armement dont six représentant l'armement libre et les deux présidents des deux compagnies réorganisées sous l'égide de l'Etat;

Huit représentants du personnel;

Douze membres nommés par le Gouvernement.

Le champ d'action du conseil supérieur de la marine marchande est extrêmement vaste puisqu'il délibère sur toutes les questions communes à l'armement.

Toutes les questions concernant le plan de construction et de modernisation, l'utilisation du matériel naval, le plan général des lignes à maintenir ou à créer, la coordination entre les armements, les accords de trafic doivent obligatoirement lui être soumis pour étude.

Par ailleurs, le conseil supérieur de la marine marchande devra être saisi de toutes les activités des compagnies de navigation hors du domaine maritime, et son autorisation préalable sera nécessaire pour toute participation nouvelle ou extension de participation, dans des entreprises n'ayant pas un rapport direct avec l'activité maritime.

Le titre II traite de la déréquisition de la flotte et du régime des conventions dont nous avons parlé précédemment.

La déréquisition devra être terminée au plus tard le 1er août 1948.

Ainsi, dès le lendemain de la promulgation de la loi, la déréquisition commencera, mais il est évident qu'on ne pourra faire l'inventaire des bateaux prévu par la charte qu'au fur et à mesure de leur rentrée au port, afin de pouvoir les rendre à leurs propriétaires.

C'est pourquoi ce projet a prévu la date limite du 1er août, qui nous laisse toute latitude.

Pour ce qui est des conventions, elles sont au nombre de quatre.

La Compagnie générale transatlantique fait l'objet de la convention du 23 novembre 1933, venue à expiration le 31 décembre 1946 et qui est prorogée de six mois par le présent projet pour permettre la modification des statuts.

Il est évident qu'il n'est pas possible, du jour au lendemain, de transformer ainsi une compagnie. Le délai de six mois a été prévu afin qu'il soit possible de convoquer les assemblées générales et de mettre les statuts en conformité avec le projet qui nous est soumis.

La Compagnie des messageries maritimes fait l'objet de la convention du 29 décembre 1920, venue à expiration le 31 décembre 1947, prorogée par le présent projet afin de permettre la réorganisation et la constitution d'une nouvelle Compagnie des messageries maritimes.

Lors de l'examen des articles, vous verrez de quelle façon est réorganisée cette compagnie des Messageries maritimes, qui comprenait, jusqu'à présent, des services contractuels et des services privés.

C'est à une compagnie à l'économie mixte que va donner naissance suivant le programme de réorganisation de ce projet la nouvelle compagnie des messageries maritimes.

La compagnie Fraissinet, qui exploite les services maritimes de la Corse, avait conclu avec l'Etat la convention du 10 mai 1927, venue à expiration le 10 mai 1947. Cette convention serait seulement prorogée de deux mois, afin de permettre la passation et la réorganisation des services avec la Corse.

La Compagnie Sud-Atlantique avait passé avec l'Etat la convention du 31 janvier 1928, venant à expiration le 31 décembre 1952, qui sera résiliée dans un délai de deux mois.

La seule conséquence sera la remise du paquebot « Pasteur » à l'Etat suivant l'article 10 de la convention, ainsi que les sommes figurant au crédit du compte bloqué en application de l'article 3 de l'avenant du 28 novembre 1942.

Le titre III « Organisation générale de la marine marchande » indique, tout d'abord, dans son article 8, que les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute ne sont pas soumis aux dispositions générales. Cela s'explique par la nécessité de laisser à ces navires qui effectuent de courtes traversées et des opérations très fréquentes toute la latitude nécessaire pour remplir le rôle de port à port qui leur est dévolu.

Il est évident que l'organisation de ce genre de navigation est extrêmement difficile, étant donné la variété des opérations de ces compagnies de navigation.

Il est donc nécessaire de leur laisser toute la souplesse désirable et il n'est pas possible d'envisager de les incorporer dans le plan général d'organisation.

L'article 9 traite de l'obligation des accords de trafic et des autorisations de suppression de lignes ou de création de lignes nouvelles, ainsi que des sanctions pouvant aller de 100.000 francs à 10 millions en cas de manquement aux prescriptions édictées aux alinéas 4, 5 et 6 de l'article 9.

En ce qui concerne les obligations des accords de trafic, il est nécessaire que l'on mette, là aussi, un peu d'ordre dans la maison. Il faut discipliner les activités et c'est pour cela que je parlais tout à l'heure des concurrences que nous avons vu s'exercer sur certaines lignes.

Il est nécessaire que toutes nos ressources soient utilisées au maximum et, pour cela, il faudrait que le conseil supérieur de la marine marchande, — composé d'hommes compétents et représentant toutes les catégories qui ont des attaches plus ou moins solides avec la marine marchande — pût exiger des accords de trafic pour que tous les bâteaux dont nous disposons puissent travailler à plein afin qu'il n'y ait pas de perte d'activité.

L'article 10 prévoit pour une période de deux années l'obligation pour les armateurs d'assurer les transports qui présentent un intérêt national.

Là encore, il était indispensable, pour une période transitoire, soit pour les transports prioritaires, soit pour la modernisation du matériel, soit pour le rééquipement du pays, soit aussi pour l'importation d'autres denrées nécessaires à la vie de la nation, de prévoir que le Gouvernement puisse disposer du moyen nécessaire pour coordonner et pour discipliner toutes ces activités afin que le pays n'ait pas à souffrir durant la période de pénurie que nous traversons.

L'article 11 prévoit les sanctions pour infraction à l'article 10, ces sanctions pouvant aller jusqu'à la réquisition du navire nécessaire au transport considéré.

Les articles 12, 13 et 14 ont trait à des mesures d'ordre financier et fiscal.

Les articles 15, 16 et 17 indiquent les conditions dans lesquelles sera réorganisée la nouvelle compagnie des messageries maritimes.

Vous verrez tout à l'heure, lors de la discussion des articles, de quelle façon sera réorganisée cette compagnie.

L'article 15 traite des apports de l'Etat et de la compagnie dans la nouvelle société. Il y a lieu de remarquer que la création de la nouvelle compagnie des messageries maritimes n'entraîne pas pour l'Etat l'émission d'obligations destinées au rachat de l'apport de l'ancienne compagnie.

En effet, l'Etat apporte les bateaux qui lui appartiennent, la compagnie des messageries maritimes devant, de son côté, apporter les navires actuellement en service ou à flot, ainsi que les immeubles et le matériel nécessaires au fonctionnement de la compagnie, telle qu'elle est actuellement conditionnée.

Ainsi, aurons-nous une compagnie à économie mixte. Cependant, l'Etat conservera la majorité des actions, aussi bien dans les assemblées ordinaires que dans les assemblées extraordinaires. Par conséquent, il aura toujours la possibilité d'imposer sa volonté dans l'intérêt général de la nation.

Nous avons rappelé dans l'exposé général les difficultés financières de la Compagnie générale transatlantique en 1931 et la nécessité dans laquelle s'était trouvé l'Etat de prendre le contrôle de cette société.

Près de 82 p. 100 du capital appartiennent à l'Etat qui dispose, ainsi, de près de 80 p. 100 des voix dans les assemblées générales ordinaires.

L'article 18 prévoit une modification des statuts destinée à mettre ces derniers en harmonie avec les dispositions du présent projet et en particulier à permettre à l'Etat de disposer de la majorité absolue dans les assemblées générales extraordinaires, comme dans les assemblées générales ordinaires.

L'article 19 prévoit que l'exploitation des services maritimes entre le continent et la Corse actuellement effectuée par la compagnie Fraissinet, fera l'objet d'une convention entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique parce que, à un moment déterminé, celle-ci était la seule disposée à prendre en charge l'exploitation de ce service. Depuis, il semble bien que la compagnie Fraissinet serait disposée à reprendre elle-même l'exploitation, mais là, nous pensons qu'il y aura lieu d'attribuer à une compagnie qui, du fait de la réorganisation, sera sous le contrôle de l'Etat, possédera tous les services nécessaires à l'exploitation, obtiendra, par conséquent, un meilleur rendement parce qu'elle pourra opérer une concentration plus complète, par conséquent de resserrer les prix de revient. La convention qui prévoira l'organisation de ces services nous obligera évidemment à verser à la compagnie une subvention importante car la ligne ne fait pas ses frais.

La Corse est un pays très pauvre; c'est de plus un département métropolitain avec lequel il est nécessaire de maintenir constamment la liaison.

Nous serons donc certains que la convention passée avec la Compagnie générale transatlantique sera passée au mieux des intérêts de la Corse, au service de la nation et non pas en vue du profit personnel.

Certes, ce projet n'est pas parfait, mais tel qu'il est, il a, cependant, le mérite d'exister et nous pensons qu'il apporte un profond changement dans la structure et l'exploitation de notre flotte de commerce.

Les principes énoncés au début de ce rapport offrent un champ d'action suffisamment vaste, pour qu'il soit possible de réaliser de larges progrès dont le pays doit rapidement ressentir les effets bienfaisants.

La marine marchande française reconstituée, rénovée, modernisée, la marine marchande au service de la nation tel doit être notre but commun et nous avons le sentiment d'aider à l'atteindre en vous demandant de voter le projet qui vous est soumis. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Courrière, rapporteur pour avis de la commission des finances.

M. Courrière, *rapporteur pour avis de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, votre commission des finances n'est pas appelée à donner un avis au fond sur le projet de loi portant organisation de la marine marchande.

Elle en a été saisie pour avis en raison des aspects financiers que revêt le projet et notamment de ses dispositions qui peuvent avoir une répercussion intéressant le trésor public.

Votre commission unanime, tout en regrettant les délais trop courts qui lui ont été impartis pour faire une étude très approfondie du projet de loi, se félicite que le texte puisse être voté avant le 1er mars 1948, car il met fin à un régime d'exception particulièrement dangereux pour les finances publiques.

A diverses reprises, lors du vote de certains projets depuis la libération, l'attention du Gouvernement comme du Parlement a été attirée sur la nécessité de mettre fin, dans les délais les plus rapides, au régime de gestion de la marine marchande, institué par la loi du 11 juillet 1938 et les décrets du 1er et du 20 septembre 1939.

Ce régime provisoire et exceptionnel institué pour le temps de guerre, ne pouvait se prolonger et son terme a été utilement fixé au 1er mars 1948.

Il ne s'agissait que d'une formule de guerre qui devait disparaître pour laisser sa place à un régime de paix et qui présentait tous les inconvénients des formules de « compte spécial » des dernières années puisque ces dernières rendent impossible tout contrôle parlementaire ou administratif sérieux.

Il est impossible à l'heure actuelle, sans que l'on puisse en rejeter la responsabilité sur quiconque, de connaître les résultats de la gestion, par l'Etat, de la flotte de commerce depuis 1939.

Ceci n'est pas nouveau et l'on avait connu la même situation après la guerre de 1914-1918.

Il ne paraît pas possible d'assurer la gestion de la flotte par un organisme unique qui n'a pas suffisamment d'action surtout dans une époque où la renaissance de la marine marchande exige une action rapide et pratique sur le plan de l'efficacité.

Le compte spécial ne donne aucune possibilité de tirer des conclusions définitives. Il couvrait ensemble les opérations d'exploitation de navires, les frais de remplacement des navires perdus ; il comprend aux courtiers d'affrétement, les soldes des disponibilités des marins du commerce et les indemnités d'attente aux inscrits maritimes. Il englobe les recettes et les dépenses relatives à l'exploitation des navires de pêche réquisitionnés ou affrétés, ce qui crée une impossibilité majeure de voir clair dans la gestion réalisée depuis la guerre.

Par ailleurs, on a imputé aussi dans ces comptes les frais d'installation et de fonctionnement des liaisons télégraphiques et téléphoniques ainsi que les dépenses des dépôts d'équipage organisés dans certains ports de la France d'outre-mer.

Ainsi que M. Pleven, rapporteur pour avis de la commission des finances à l'Assemblée nationale l'a fait observer dans son rapport, « interpréter justement le solde actuel des transports maritimes qui se traduit par un déficit de trente-quatre milliards est tâche impossible, sans une ventilation minutieuse des écritures *si composites* qui y ont été passées ».

Tout cela eût été suffisant pour légitimer la suppression du régime de guerre, mais d'autres raisons plus importantes encore, et que notre collègue, M. Bocher, vient de développer à cette tribune, militent en faveur de l'adoption d'une nouvelle formule que nous voulons appeler une « formule de paix ».

La direction des transports maritimes a un effectif notoirement insuffisant pour parer aux tâches multiples qui lui incombent.

La flotte marchande française naviguait sur toutes les mers du monde. La seule vérification des comptes de voyage demanderait un personnel beaucoup plus important et beaucoup plus expérimenté que celui qui existe à l'heure actuelle.

Le Trésor public fait les frais d'une pareille situation.

Il suffit pour s'en convaincre de considérer qu'au 8 décembre 1947, le nombre des comptes des voyages non vérifiés et non comptabilisés s'élevait à 19.796 tandis qu'il n'était que de 9.998 à la libération.

C'est en raison de tout cela que votre commission des finances estime que des compressions trop hâtives dans le personnel de comptabilité du service des transports maritimes risquent d'être une erreur et renouvelleraient les errements commis après 1918.

Le Trésor risquerait de perdre des sommes considérables qui, à l'heure actuelle, lui sont dues et qui si elles rentraient dans les caisses de l'Etat réduiraient sensiblement le déficit du budget spécial.

Il conviendrait par conséquent que des compressions de personnel comptable ne soient réalisées que lorsque les comptes qui sont encore en suspens auront été apurés.

Telles sont, mesdames, messieurs, les considérations que votre commission des finances m'a chargé de rapporter à cette tribune. Elle a en outre étudié le projet qu'elle a adopté dans son ensemble, mais elle m'a chargé également de présenter ici certaines observations sur divers articles du projet qui ont par ailleurs retenu son attention.

Son attention a été attirée par l'article 12 de ce projet, dont je veux donner lecture avant de m'en expliquer.

« Pour l'établissement de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, et du prélèvement temporaire sur les excédents de bénéfices, les entreprises d'armement peuvent obtenir la déduction des provisions constituées par elles en vue du renouvellement du matériel naval acquis antérieurement au 1er janvier 1939 par prélèvement sur les bénéfices réalisés au cours des exercices clos, après le 31 décembre 1938, jusques et y compris le dernier exercice clos en 1944.

Il s'agit en réalité de sommes que les diverses compagnies de navigation étaient habilitées à ne point considérer comme bénéfices, qui, par conséquent, n'étaient point frappées par l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, et qui étaient destinées au renouvellement du matériel et des flottes possédées par les diverses compagnies. Ces sommes n'auraient pas dû être frappées par l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, dans la mesure où elles auraient servi, dans le délai imparti par la loi, à l'achat ou au renouvellement du matériel de ces compagnies.

Or, il se trouve que de 1940 à 1944, par suite de la guerre, ces compagnies n'ont pas pu réaliser les investissements qu'elles auraient faits en temps normal. Mais, il se trouve aussi que l'administration des contributions directes n'a pas cru devoir percevoir les impôts sur ces réserves, de sorte que ces compagnies sont redevables à l'Etat de sommes importantes du fait que l'on n'a pas perçu l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux.

La question qui se pose à l'heure actuelle est de savoir si l'on va faire remise de ces sommes auxdites compagnies ou les faire bénéficier d'un nouveau délai qui va jusqu'à la fin de 1951 pour employer ces sommes, ou bien si on va frapper de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux et des divers impôts les concernant, les bénéfices réalisés pendant la guerre et exonérés de ces impôts au titre de sommes destinées à l'armement, à l'achat de navires ou de matériel.

Votre commission des finances a pensé qu'il n'était pas nécessaire de frapper ces sommes, dans la mesure où l'on pourrait justifier qu'elles serviraient à acheter du matériel; mais d'un autre côté, elle a considéré que le fait de ne pas percevoir cet impôt constituait, en quelque sorte, une subvention déguisée que l'Etat faisait à ces compagnies.

Elle s'est un peu émue de cette situation, car il est une règle normale admise dans les Assemblées parlementaires et dans tout régime démocratique, c'est que lorsque l'Etat accorde des subventions à une société ou à un particulier, il se réserve le droit de pouvoir vérifier dans quelle mesure et comment cette subvention est appliquée et comment elle est employée.

Comme il s'agit ici d'une subvention en quelque sorte déguisée, d'un impôt, que l'on ne perçoit pas, dont on fait cadeau aux compagnies, l'Etat n'aura pas la possibilité de se rendre compte dans quelle mesure ces sommes sont employées. C'est pour cette raison que votre commission des finances a fait quelques réticences pour accepter le texte qui vous est proposé. C'est pour cette raison aussi qu'elle m'a chargé de demander à M. le ministre des travaux publics s'il ne pouvait pas indiquer, à peu près exactement, les sommes représentées par cet impôt qui n'est pas perçu et qui, de ce fait, est laissé aux armateurs comme une sorte de subvention déguisée. Une partie des membres de la commission des finances n'a pas voulu voter ce texte. Les autres l'ont voté, lui accordant une sorte de préjugé favorable en attendant les explications que pourrait nous fournir ici, M. le ministre des travaux publics.

Un autre article a particulièrement attiré notre attention, c'est l'article 14. Cet article 14 dispose:

« Les compagnies de navigation maritime ne peuvent prendre de participation nouvelle ou étendre les participations qu'elles détiennent dans les entreprises n'ayant pas de rapport direct avec l'activité maritime sans l'autorisation du ministre des travaux publics et des transports après avis du conseil supérieur de la marine marchande.

« Un arrêté concerté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques fixera les conditions dans lesquelles les placements autres que les participations devront être soumis à autorisation. »

Votre commission des finances estime que le texte qui a été voté par l'Assemblée nationale se suffit largement et qu'il n'est pas nécessaire d'accepter un amendement que qu'il soit ou une modification quelle qu'elle soit, au texte qui a été voté par l'Assemblée nationale.

De quoi s'agit-il en effet ? Il s'agit des fonds détenus par les diverses sociétés possédant des bateaux et qui peuvent être investis en placements divers. Il s'agit de savoir si les compagnies de navigation maritime vont être autorisées à investir les fonds disponibles qu'elles possèdent comme elles le voudront et là où elles le voudront, ou si, au contraire, les investissements qu'elles auront à faire ne pourront être faits qu'avec l'autorisation du ministre.

A première vue, on se demande pour quelles raisons le ministre aurait quelque chose à voir dans des investissements qui appartiennent à des sociétés privées; mais, si on réfléchit que les compagnies de navigation exercent un trafic qui est une nécessité vitale pour le pays; si l'on considère que l'exploitation des diverses lignes qui existent sur les mers du globe et qui appartiennent à la France sont vitales pour notre pays lui-même; si on se dit qu'il n'est pas possible d'envisager l'abandon de l'une quelconque de ces lignes, on comprend que le Gouvernement se préoccupe de savoir de quelle manière ces diverses sociétés emploient les fonds qu'elles ont à leur disposition, puisque ces fonds doivent normalement être remployés dans l'achat de matériel, dans la réparation des navires, dans l'organisation de ces compagnies elles-mêmes et que, dans la mesure où les compagnies ne pourraient pas, faute de devises, faute d'argent, réaliser les travaux qui s'imposent, elles se retourneraient à ce moment-là vers l'Etat pour demander des subventions. C'est précisément parce que l'Etat serait tenu de donner ces subventions pour maintenir les services publics qu'exploitent les diverses compagnies de navigation qu'il a le droit de savoir exactement ce que les compagnies font des liquidités qu'elles possèdent et d'empêcher qu'elles ne placent, dans des investissements qui n'ont rien à voir avec leur trafic ordinaire, avec leur travail normal, les liquidités qu'elles pourraient avoir pour se retourner ensuite du côté de l'Etat et lui demander les subventions qui seraient nécessaires à la réorganisation de leur équipement.

C'est parce que nous croyons que l'Etat et le Gouvernement doivent avoir le contrôle absolu de ce qui se passe dans ces compagnies que nous estimons à la commission des finances que le texte voté par l'Assemblée nationale se suffit et que nous demandons au Conseil de la République de le maintenir.

Enfin, votre commission des finances a étudié l'article 27 qui prévoit l'indemnité de licenciement qui serait donnée au personnel temporaire et auxiliaire de la direction des transports maritimes. Il s'agit ici d'un peu plus de deux cents fonctionnaires qui risquent d'être licenciés parce qu'il n'y aura plus de travail prévu pour eux dans la nouvelle organisation. L'article 27 prévoit les indemnités de licenciement qui leur seraient versées.

Votre commission des finances a estimé qu'il y avait, à l'heure actuelle, des textes établissant les conditions dans lesquelles devait se faire le dégagement des cadres. Par ailleurs, des lois que nous avons votées, il y a peu de temps, prévoient le licenciement, pour un avenir très prochain, de quelque 150.000 fonctionnaires. Le licenciement des 200 employés dont il est question ici, avons-nous pensé, doit donc s'intégrer dans le licenciement de ces 150.000 fonctionnaires et s'effectuer de la même façon.

Votre commission des finances a estimé qu'il n'était pas possible de prévoir pour eux des conditions de licenciement particulières et c'est pourquoi elle vous demande de disjoindre l'article 27.

Telles sont, mesdames, messieurs, les suggestions et les observations que votre commission m'a chargé de rapporter à cette tribune. Sous le bénéfice de ces observations, elle vous demande de voter le projet de loi qui vous est soumis. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marius Moutet, rapporteur pour avis de la commission de la France d'outre-mer.

M. Marius Moutet, *rapporteur pour avis de la commission de la France d'outre-mer.* Mes chers collègues, la commission de la France d'outre-mer n'a eu, comme les autres commissions, qu'un temps très court pour examiner le projet qui lui est soumis.

Elle l'accepte d'une façon générale, en pensant qu'il répondra aux besoins des territoires d'outre-mer. Ceux-ci ont particulièrement souffert de la situation à laquelle il va être mis fin. Non pas qu'il s'agisse d'imputer au système de la réquisition, mal nécessaire, toutes les difficultés en face desquelles se sont trouvés les producteurs et les commerçants des territoires d'outre-mer pour évacuer leurs produits; mais il est bien certain que, si ce système est un mal nécessaire, c'est tout de même un mal, car il est très difficile à une seule organisation de gérer l'ensemble de la flotte nécessaire pour desservir les producteurs et les commerçants de nos territoires d'outre-mer et répondre à tous leurs besoins.

Les difficultés essentielles sont venues d'abord du manque de bateaux. Les destructions de la guerre ont fait que, pendant longtemps, il a fallu maintenir dans le pool interallié les bateaux de la France, nous a mis dans une situation particulièrement difficile.

Qu'il s'agisse du transport des produits, qu'il s'agisse de la relève nécessaire des fonctionnaires, il a fallu faire face à des difficultés véritablement inouïes. On n'y est arrivé qu'avec beaucoup d'efforts.

On a trouvé la situation vraiment catastrophique au moment, par exemple, où il fallait remplacer presque la totalité des fonctionnaires qui avaient cinq, six, sept et huit ans de séjour dans les territoires d'outre-mer, ainsi que lorsqu'il a fallu évacuer des stocks qui s'étaient accumulés dans les conditions les plus fâcheuses pour leur conservation.

Mais, par la suite, il y a eu aussi beaucoup de plaintes concernant l'organisation de la rotation des bateaux. Beaucoup se sont plaints que les conditions de rotation faisaient que certains bateaux se trouvaient réunis dans un seul port lorsqu'on savait que les possibilités de chargement ou de déchargement de ce port étaient extrêmement réduites; de là des charges considérables, des surestaries payées en dollars et un mécontentement considérable qui faisait souvent déserter les ports par les bateaux étrangers qui ne trouvaient pas le moyen de se faire décharger au moment propice.

D'autres plaintes étaient provoquées aussi par les conditions dans lesquelles le fret était acheminé, recueilli, collecté, pour être ensuite chargé ou inversement pour être répandu dans le pays. Le système de la réquisition ne donnait pas les mêmes satisfactions que le système de l'armement libre où, avec les agents des compagnies, la recherche du fret était poursuivie et l'organisation des embarquements mieux assurée.

Je sais toutes les difficultés en face desquelles l'administration de la réquisition s'est trouvée, mais les représentants des territoires d'outre-mer espèrent que le sys-

tème présent apportera des améliorations sérieuses à cette situation, à la fois dans l'intérêt des territoires et dans l'intérêt de la métropole.

Il est bien évident qu'il y a d'abord un intérêt politique considérable à ce que les liaisons maritimes soient admirablement organisées entre les territoires d'outre-mer et la métropole, et qu'elles ne donnent pas lieu à des mécontentements sérieux.

Les producteurs qui se donnent beaucoup de peine et qui ont souvent intérêt à ce que leurs produits soient acheminés vers la métropole qui, dans certaines conditions économiques, devient pour eux un marché réservé et privilégié, sont évidemment au désespoir lorsqu'ils voient leurs produits rester à quai, s'avarier et quelquefois se détruire complètement, comme hélas — je ne dis pas très fréquemment...

M. Serrure. Si !

M. Marius Moutet. ...mais tout de même trop souvent des cas de ce genre se sont produits. Il faut donc, dans un intérêt politique, que cette organisation de la marine marchande avec les territoires d'outre-mer soit aussi bonne que possible et, peut-être, avec cette sorte de rationalisation qui va découler des directives données par le conseil supérieur de la marine marchande, arrivera-t-on à cette bonne organisation qui a déjà cet intérêt politique, l'intérêt économique allant de soi.

Le double système de compagnies dans lesquelles l'Etat aura un contrôle extrêmement important, c'est-à-dire où il possédera la majorité absolue dans les assemblées d'actionnaires ordinaires aussi bien qu'extraordinaires, permettra d'avoir à la disposition de la puissance publique une flotte qui pourra remédier à la déficience des exploitations particulières ou aux abus qu'elles peuvent commettre pour des raisons d'intérêt privé, d'ailleurs tout à fait légitime, mais qui peut parfois ne pas coïncider très exactement avec l'intérêt général.

Certains des membres de la commission des territoires d'outre-mer se sont plaints que, sous le régime des compagnies privées, il se constituait des clientèles privilégiées dont les marchandises étaient toujours chargées sur les bateaux...

M. Serrure. Par priorité !

M. Marius Moutet. ...alors que, pour d'autres, les marchandises restaient trop longtemps à quai, ce qui était de nature à provoquer de sérieux mécontentements.

Ce système de clientèles privilégiées ne doit pas exister dans une bonne organisation de la marine marchande et il est indispensable qu'il en soit ainsi pour tous ceux qui, dans les territoires d'outre-mer, pensent qu'ils ont les mêmes droits à l'évacuation de leurs produits comme à l'importation des objets dont les territoires ont besoin.

Telles sont les préoccupations essentielles qui ont retenu l'attention de la commission de la France d'outre-mer lorsqu'elle a donné son avis. Elle a pensé que, pour que leurs intérêts soient bien défendus, pour que leurs préoccupations deviennent celles de la direction de la marine marchande dans la métropole, il fallait que les territoires d'outre-mer soient très sérieusement représentés, soit au conseil supérieur de la marine marchande, soit dans les conseils d'administration des compagnies qui vont être contrôlées par l'Etat.

La préférence de nos collègues aurait été vers un droit de présentation de ceux qui ont plus particulièrement la charge de défendre les intérêts des pays d'outre-mer ou des pays associés, liste dressée par les chambres de commerce ou par des assemblées locales et sur lesquelles le ministre des transports aurait pu choisir, ce qui aurait au moins garanti que les intérêts des territoires d'outre-mer seraient défendus par ceux qui en avaient une connaissance particulière.

M. Serrure. Pas par des métropolitains !

M. le rapporteur pour avis de la commission de la France d'outre-mer. Néanmoins, la commission, dans le but de ne pas retarder le vote de la loi, de ne pas en bouleverser le système, s'est ralliée en demandant tout de même une modification aux propositions faites par la commission de la marine marchande en ce qui concerne l'article 1er et l'article 20.

Elle demande que parmi les compétences qui sont énumérées, sur les cinq membres qui sont désignés par le ministère des transports, en dehors des fonctionnaires, il y en ait deux qui soient représentés tout spécialement en raison de leur connaissance des affaires de la France d'outre-mer dont il faut vraiment assurer la représentation dans ces Assemblées et dans ces conseils.

M. Serrure. C'est un strict minimum !

M. le rapporteur pour avis de la France d'outre-mer. Voilà les brèves observations qu'au nom de la commission, j'avais, sous forme de rapport, à vous présenter. Je crois que, si brèves qu'elles soient, on ne saurait en méconnaître l'importance.

Notre flotte est une des conditions pour que puissent vivre nos territoires d'outre-mer. L'apport dans les statistiques portuaires des territoires d'outre-mer est d'une importance si considérable qu'on peut dire que c'est un des intérêts vraiment essentiels du projet que vous avez à débattre en ce moment.

L'intérêt n'est pas seulement économique, je le répète, il est aussi politique ; c'est pourquoi je ne saurais trop demander à nos collègues, comme à M. le ministre des transports, d'avoir le plus grand égard aux observations ainsi présentées et aux modifications demandées par la commission au nom de laquelle j'ai parlé. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Defrance.

M. Defrance. Mesdames, messieurs, il y a un an, la commission de la marine et des pêches du Conseil de la République, soucieuse de ne pas retarder le projet portant organisation de la marine marchande qui avait été déposé le 21 février sur le bureau de l'Assemblée nationale, décidait d'entendre, pour information, les représentants des syndicats de la marine de commerce et les représentants des armateurs. Nous ne pensions pas, à cette époque, que nous allions être bousculés au point d'être obligés de discuter à toute vitesse un projet qui nous préoccupait à juste titre, puisqu'il intéresse un secteur vital de la nation.

Les membres de la commission recevaient constamment des motions et des ordres du jour émanant des chambres de commerce des grands ports maritimes, des extraits du journal de la marine marchande qui ne ménageaient point les critiques au projet de M. Jules Moch, considéré alors comme un pelé, comme un galeux.

Devant cette offensive venant du côté des armateurs, la Troisième force fit amende honorable et nous voilà en face d'un projet qui tient largement compte, et va au-delà même des desiderata des représentants du capital.

Il va sans dire qu'aucun compte n'a été tenu des judicieuses remarques formulées, dès cette époque, par les organisations syndicales ouvrières. C'est ainsi que le 25 mars 1947, celles-ci déclaraient à notre commission de la marine et des pêches que le projet de M. Jules Moch donnait une représentation par trop importante à l'Etat au conseil supérieur de la marine marchande, alors que la place faite à la marine active était trop faible.

Le projet de M. Pineau augmente cette disproportion. Par contre, MM. les armateurs ayant protesté contre la création de commissaires de gouvernement ayant le droit d'assister aux réunions du conseil d'administration, de vérifier les documents et de poser leur veto aux décisions qui leur sembleraient contraires à l'intérêt national, le Gouvernement s'est naturellement incliné.

On pourrait ainsi examiner l'origine des modifications intervenues entre le 21 février 1947 et le 26 janvier 1948 dans les projets du gouvernement. On ferait une fois de plus la preuve que le Gouvernement est docile aux injonctions des trusts, qu'il va même au devant de leur désir et que le temps est bien loin où M. Jules Moch déclarait la guerre aux trusts et prétendait vouloir socialiser la marine marchande. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Que nous apporte aujourd'hui ce nouveau projet ? Une organisation générale de la marine marchande ? Le titre m'apparaît un peu osé surtout si l'on considère les mesures proposées. Elles sont, en effet, assez modestes. Nous sommes loin des grandes lignes contenues dans la note que M. René Mayer adressait en 1945 aux membres du comité provisoire de contrôle et d'exploitation des compagnies de navigation subventionnées et dans laquelle il prévoyait l'existence d'un secteur nationalisé de la marine marchande indiquant l'intérêt que présentent, pour l'économie nationale, certains trafics dont l'importance est telle qu'ils doivent être assurés, en dépit des charges qu'ils peuvent entraîner, et même si leur exploitation est déficitaire.

Il est vrai que M. Mayer a certainement changé d'avis aujourd'hui qu'il est ministre des finances et des affaires économiques.

Nous sommes loin aussi des déclarations de M. Jules Moch qui, pendant deux années, occupa le ministère des travaux publics et des transports sans d'ailleurs parvenir à faire voter un texte de loi sur la marine marchande.

Tout le monde se souvient que, dans un livre dont le titre portait « guerre aux trusts » publié en 1939, M. Jules Moch ne demandait pas la nationalisation, mais bien la socialisation de la marine marchande.

Après 18 mois de réflexion, M. Jules Moch nous a donné un projet beaucoup moins sévère, mais dans lequel cependant on retrouvait beaucoup de bonnes choses. On y faisait état de la carence de l'armement français entre les deux guerres, on y révélait l'actif du trust de la marine marchande sans pour cela l'appeler de ce nom trop barbare. On y parlait aussi et surtout du coût de la reconstruction et on

y dénonçait les conventions qui liaient les compagnies subventionnées à l'Etat et d'autres choses aussi intéressantes.

Il faut bien dire qu'aujourd'hui il serait très difficile de trouver de semblables déclarations dans le projet d'un autre ministre socialiste, M. Pineau.

Tout au plus reste-t-il une ou deux phrases, mais l'essentiel n'y est plus.

Il est vrai qu'avec les méthodes de travail que l'on nous impose, à la vitesse avec laquelle les commissions sont obligées d'examiner les projets, l'on pourrait ne pas sentir les différences.

En fait d'organisation générale, il s'agit uniquement de constituer deux compagnies à caractère mixte, en partant de l'actuelle Compagnie générale transatlantique et des Messageries maritimes.

L'Etat, nous dit-on, aura la majorité dans ces deux compagnies. Cela est vrai en ce qui concerne les apports, mais nous en sommes moins assurés pour ce qui est du conseil d'administration et de la gestion même de ces entreprises.

On peut se demander, en effet, si le fait pour l'Etat d'avoir la majorité aux assemblées d'actionnaires constitue une garantie suffisante.

De plus, il n'est rien changé au régime des conventions. Celles existantes seront dénoncées dans quelques mois, mais pour être remplacées par d'autres, c'est-à-dire que l'on pourra bientôt reprendre le rapport de la cour des comptes, en date du 15 décembre 1938, qui dénonçait la responsabilité morale de certains administrateurs qui ont engagé des opérations tendant à tourner les conventions et à donner à ces sociétés une situation telle qu'elle risque d'altérer les résultats des propres comptes d'exploitation et de bilan.

Ce projet de réorganisation de la marine marchande ne prévoit rien pour la reconstruction de notre flotte. A diverses reprises l'armement a essayé de prouver que les lourdes charges supportées par le trésor public pour financer la reconstruction de la flotte française, ne sont pas sensiblement différentes des charges mises au compte de l'Etat français en matière de réparations de dommages de guerre, d'après la loi Billoux, et que, de ce fait, l'Etat ne saurait se prévaloir de l'effort financier ainsi accompli pour justifier le contrôle et le droit de regard qu'il tient à conserver sur une flotte reconstruite à ses frais.

Malheureusement, les démonstrations tentées en ce sens par les armateurs reposent sur une confusion entre les justifications des débours restant à sa charge.

La charte-partie du 15 septembre 1940 prévoit en effet le payement d'une soulte d'âge et d'une soulte de caractéristiques. Seule la première peut entrer en ligne de compte en matière de réparation de dommages; la seconde représente une plus-value réelle et, partant, une accroissement du capital initial.

Dans la loi générale, l'abattement à la charge du sinistré, principalement pour les dommages supérieurs à 2 millions, dépasse 20 p. 100 pour atteindre souvent plus de 35 p. 100.

Par contre, l'application de l'article 11 de la charte-partie du 15 septembre impose aux armateurs le payement d'une soulte d'âge qui, même pour des navires déjà anciens, est inférieure à 5 p. 100 de la valeur de reconstruction.

J'indique à ce sujet que le projet initial prévoyait la constitution d'un compte spécial pour construction et modernisation de la flotte, compte alimenté par des prélèvements sur les bénéfices des entreprises.

Le projet que nous discutons est muet à ce sujet. Pourtant il ne s'agit pas d'ignorer le rôle important joué par la marine marchande dans le domaine de la défense nationale, et il serait bon qu'en vue d'éviter les erreurs du passé l'on réorganise la marine marchande d'une façon tout autre que celle que vous proposez actuellement.

Je sais bien que ce n'est pas l'avis de tout le monde et de M. Truman en particulier. (*Exclamations et rires sur divers bancs à droite, au centre et à gauche*) qui, dans son message du 19 décembre 1947 déclarait: « La meilleure façon de servir les intérêts des Etats-Unis serait d'autoriser la vente ou le transfert temporaire aux pays européens, de certains de nos navires marchands construits pendant la guerre. En raison des pénuries d'acier qui sévissent dans le monde, la vente ou le transfert temporaire de ces navires devrait s'accompagner d'une réduction ou d'un renvoi à une date ultérieure des projets de construction navale établis par les pays participants. »

Voilà la véritable raison dont on ne parle pas.

Enfin, qui dit « organisation de la marine marchande » dit aussi « sort du personnel ». Il nous apparaît que ce problème important n'a pas été examiné avec tout le sérieux qui s'impose en pareil cas.

Si l'on se montre discret sur cette question, c'est que l'on ne veut pas non plus évoquer le chômage qui a déjà atteint notre marine marchande dans ce domaine.

Enfin, si avant guerre, les armateurs n'étaient pas légalement couverts dans leurs agissements, nous craignons qu'ils ne soient couverts demain par le conseil supérieur de la marine marchande tel qu'il est prévu par le Gouvernement.

Pour tout dire, ce projet est un projet bâtard qui ne résout ni problème d'organisation, ni problème de reconstruction, qui ne garantit aucunement la situation du personnel admirable. Il faudrait des pages entières pour révéler les actes d'héroïsme de ces milliers d'officiers et de marins. (*Applaudissements.*) Ce projet laissera se poursuivre l'activité du trust de la marine marchande.

Monsieur le ministre, votre organisation de la marine marchande est malheureusement à l'image de la situation économique et diplomatique dans laquelle votre Gouvernement a plongé le pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Marintabouret.

M. Marintabouret. Mesdames, messieurs, les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune vous ont dit avec beaucoup plus d'éloquence que je ne saurais le faire moi-même quelle était l'importance du projet actuellement du projet en discussion.

Tous les professionnels de la marine, quelle que soit d'ailleurs leur opinion à cet égard, reconnaissent aussi que de la décision prise dépendra pour de longues années l'avenir, c'est-à-dire la vie même de notre marine marchande.

C'est pourquoi je sais aussi, mes chers collègues, que vous excuserez un professionnel de la mer de venir à cette tribune, au nom du rassemblement des gauches républicaines, pour faire quelques observations sur l'ensemble dudit projet.

D'ailleurs à raison de la variété, de la complexité des problèmes ce n'est qu'au moment de la discussion des articles, que nous pourrons vraiment juger de la valeur réelle des textes, c'est-à-dire de leur interprétation possible en vue d'en écarter certains risques.

Je veux donc me borner, pour l'instant, à examiner les grandes lignes du projet en suivant précisément l'ordre dans lequel elles se présentent logiquement à l'esprit.

Premier point: la déréquisition qui va en principe conditionner la mise en œuvre de l'ensemble des textes puisqu'elle doit remettre les navires, dans les conditions prévues par la charte-partie du 15 septembre 1940, à leurs propriétaires.

Deuxième point: la clôture par conséquent du compte des transports maritimes ou tout au moins la clôture des écritures en ce qui concerne les opérations d'exploitation proprement dites, en laissant bien entendu le temps nécessaire pour ventiler et apurer lesdits comptes. Nous pensons qu'il conviendra de hâter au maximum la présentation devant le Parlement du bilan de ce compte, et nous vous demandons, monsieur le ministre, d'y veiller particulièrement.

Le projet, d'ailleurs, envisage, pendant les deux ans qui vont suivre le vote que nous allons émettre, d'imposer à toutes les compagnies d'assurer les transports présentant un caractère d'intérêt national et je me félicite de cette solution. En un mot, il y aura donc encore à la marine marchande un service d'Etat qui aura à assurer cette fonction. Il serait désirable que nous sachions si ces nouvelles attributions seront dévolues au service actuel des transports maritimes, ou si un service nouveau sera créé. En tout état de cause il sera utile que M. le ministre nous fixe à cet égard et que nous puissions savoir si des effectifs nouveaux sont à prévoir ou si ce sont les fonctionnaires des transports maritimes qui continueront leurs travaux, ce qui posera, au point de vue budgétaire une question d'effectifs. Vous comprendrez bien, monsieur le ministre, que le Parlement ait cette légitime curiosité.

La deuxième caractéristique principale du projet, c'est la création du conseil supérieur de la marine marchande, dont je veux vous dire simplement quelques mots.

D'abord je veux parler de sa composition. On a entendu beaucoup d'opinions différentes sur la question depuis un an, les uns prétendant qu'il y a trop de fonctionnaires d'Etat, les autres disant que leur nombre était insuffisant. Je ne discuterai pas sur les chiffres. Mais il est évident que c'est en définitive un organisme d'Etat, puisque c'est de la seule investiture de l'Etat que dépend la nomination de presque tous ses membres. Comme la loi doit engager pour longtemps notre avenir maritime national nous ne sommes pas certains, monsieur le ministre, que l'impartialité que nous vous connaissons se perpétue en la personne de vos successeurs ministériels: c'est là une raison qui justifie nos craintes.

J'ai été vivement frappé des déclarations faites il y a un an bientôt devant la commission de la marine par les représentants des syndicats des inscrits maritimes de toutes catégories. Ils nous disaient à la séance du 26 mars 1947:

« L'organisation de la marine marchande devra être entreprise et conduite sous une forme commerciale, c'est absolument im-

dispensable, sinon on n'aura fait que changer le panonceau. »

Et ils ajoutaient. « Le conseil supérieur sera le grand dispensateur de vie de l'armement français, il aura à éclairer le ministre, mais pour cela il devra être lui-même éclairé et il ne pourra l'être qu'en diminuant la part de l'Etat et en augmentant celle des collectivités. » Je cite *in extenso* ce qui a été dit par le syndicat des inscrits maritimes devant la commission de la marine marchande.

Vous me permettrez, mesdames, messieurs, d'apporter personnellement mon assentiment aux paroles si clairvoyantes de mes camarades de la marine de tous grades et de toutes catégories, et de regretter que le projet actuel ne soit pas allé plus loin dans cette voie.

Deuxième point: les attributions du conseil supérieur de la marine. Il aura — les orateurs l'ont excellemment dit — une œuvre considérable à accomplir.

Deux données principales rentrent dans ses attributions: la construction et la coordination. Je ne parlerai quant à moi que de la construction; de la coordination nous aurons l'occasion de discuter à propos des articles tout à l'heure.

Au point de vue construction, j'ai signalé, il y a déjà plusieurs mois, à cette tribune, l'intérêt primordial qu'il y aurait eu à classer la marine marchande parmi les industries prioritaires du plan Monnet. C'était votre prédécesseur, monsieur le ministre, qui en avait informé la commission.

Nous avons demandé et nous demandons instamment que toute facilité soit donnée à nos chantiers de constructions au point de vue fourniture et approvisionnement pour qu'ils travaillent à plein pour la construction de nos navires. Car, vous le savez bien, monsieur le ministre, du fait de la dévaluation, tous les navires commandés en Angleterre seront majorés puisqu'ils sont payés en livres sterling et au taux réel, selon la réponse à la demande que j'ai eu l'honneur de vous faire ce matin devant la commission. C'est vous dire qu'ils seront beaucoup plus chers qu'on ne l'avait prévu.

Nous allons, d'autre part, avoir besoin de nombreux paquebots. Les lignes créées en sociétés mixtes sont essentiellement et avant tout des lignes de paquebots, des lignes de prestige national, nous l'avons dit bien souvent.

Il y aura lieu aussi d'être très prudent pour la construction de ces paquebots, notamment dans les chantiers étrangers, les chantiers britanniques en particulier. Car en Grande-Bretagne même les prix ont passablement augmenté. Les armateurs se montrent très réservés au point de vue de la construction. Il suffit d'indiquer les réflexions présentées à cet égard par le président de la *Peninsular and Oriental Company* à l'assemblée des actionnaires de cette société en novembre dernier. Il a informé ceux-ci que le plus grand des deux paquebots qu'il avait commandés passerait à 110 livres sterling, au lieu du cours moyen de 47 livres la tonne payé en 1937-1938 pour trois paquebots. Et il a ajouté qu'il conseillait de construire surtout des cargos, mais avec grande prudence, car la construction de ceux-ci aussi avait augmenté, passant de 12 à 14 livres la tonne en 1914 à près de 70 livres la tonne actuellement. J'ai relevé dans le *Weekly Times* du 24 décembre 1947 la déclaration même de cet éminent armateur anglais.

Et si je parle de prudence, c'est parce que nous avons connu après la guerre 1914-1918 un phénomène à peu près semblable.

Au cours de la guerre on payait couramment 220 dollars la tonne aux Américains. Les prix sont montés en flèche de 1919 à 1922 et aussitôt après une chute aussi rapide s'en est suivie.

Soyons donc assez réservés sur ce point et, pour nous prémunir et diminuer nos risques, utilisons au maximum les ressources de nos propres chantiers, pour ne pas faire supporter dès sa naissance à notre flotte, qui est une industrie réellement exportatrice, une charge trop onéreuse pour les finances de l'Etat.

Je me permets d'attirer votre attention, mes chers collègues, sur ces points, car il est un peu surprenant de constater que, dans le projet qui nous est soumis, en dehors de l'intervention de l'Etat et sauf lorsque les conventions entre l'Etat et les compagnies viendront devant nous, le Parlement n'aura aucun représentant, aucune information directe émanant de ce conseil supérieur et il ne pourra, en définitive, que constater les résultats obtenus qui se traduiront par des chiffres que je souhaite satisfaisants — je souhaite pouvoir dire un jour qu'ils sont excellents — mais, en définitive, qui figureront au budget national.

Mesdames, messieurs, il y aurait encore beaucoup de choses à dire sur l'ensemble du projet, notamment sur la coordination qui est le point principal, mais, je le répète, je n'interviendrai pas sur ce point en ce moment

Il y aurait à parler de l'application des principes généraux à telle et à telle compagnie de navigation, de la situation faite au personne, de l'attribution ultérieure du navire *Pasteur*, et de bien d'autres choses encore, mais j'abuserais de votre indulgence à l'heure où nous sommes si j'entrais dans ces détails que vous examinerez au cours de la discusion des articles et sur lesquels, nous, rassemblement des gauches républicaines, réservons notre jugement.

Je voudrais, pour terminer, émettre modestement le vœu que de vos délibérations, qui vont engager le pavillon français pour de longues années, sorte une loi précise dans les textes, mais assez souple pour tenir compte que l'industrie maritime est appelée, plus que toute autre, à se mesurer avec des concurrents nombreux sur le plan international. (*Très bien!*)

C'est à cette condition et à celle-là seule que vous assurerez à notre pays une marine digne de celle des temps passés, c'est-à-dire digne de son Histoire, digne de la situation mondiale que la nature lui a assignée par sa position géographique et digne aussi de l'esprit à la fois entreprenant et réalisateur de ses enfants, car c'est lui seul qui nous sauvera. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Serrure.

M. Serrure. Je sais bien, monsieur le ministre, mes chers collègues, que, tant à l'Assemblée nationale qu'au sein du Conseil de la République, tout ou presque a été dit sur la réorganisation de la marine marchande nationale.

Nous pourrions, certes, déclarer que ce projet de réorganisation est encore incomplet, mais, comme il est perfectible, il faut espérer que le grand conseil de direction prévu par ledit projet ne négligera rien à cet effet et que le Gouvernement suivra de très près les travaux de cet organisme.

Néanmoins, il me paraît opportun d'attirer spécialement l'attention du Gouvernement sur un point particulier et d'ordre social. Il s'agit des tarifs de passage sur les navires de la marine nationale.

Autrefois, les compagnies maritimes, aussi bien les Messageries maritimes que la Compagnie havraise péninsulaire et toutes autres compagnies desservant Madagascar et dépendances, s'étaient rendu compte de la nécessité d'accorder des rabais substantiels ,sur les prix de passage, en faveur des colons qui avaient un séjour minimum de cinq années.

Depuis plusieurs années, c'est le service des transports maritimes qui gère, avec plus ou moins de succès pour l'intérêt national, nos lignes d'exploitation maratime et les rabais dont je viens de parler furent entièrement supprimés. Cela ne me paraît pas très humain ni très juste.

En effet, l'Etat prend à sa charge les frais de voyage et de séjour en France de tous ses fonctionnaires d'outre-mer et, dans cet ordre d'idées, il ne faudrait pas faire deux catégories de citoyens, alors que tous servent la même cause.

Les citoyens français d'outre-mer non fonctionnaires ne demandent pas la charité, mais simplement une aide matérielle normale leur permettant de rentrer en France de temps à autre, ne serait-ce qu'une fois dans leur carrière, et surtout pour raisons de santé.

Songez, mes chers collègues, que le coût d'un voyage par avion de Tananarive à Paris s'élève, en chiffres ronds, à 100.000 francs, et que celui de Tamatave à Marseille, par navire, en seconde classe, atteint 65.000 francs. Vous voyez donc la fortune que doit avoir un père de famille marié, avec trois enfants, pour venir, par exemple, en France pour s'y refaire la santé dans nos climats tempérés et surtout revoir, une fois au moins, son pays natal.

Autrement dit, il ne lui reste plus qu'à se défendre, comme il le pourra, contre le paludisme et toutes autres maladies exotiques, pendant que ses compatriotes fonctionnaires rentreront tous les trois ans en France faire des cures gratuites soit à Vichy, soit à Vittel, aux frais de l'Etat, frais auxquels le citoyen d'outre-mer, non fonctionnaire, participe sous forme de payement d'impôts.

Tout cela me paraît injuste et j'ose espérer qu'il s'agit d'une omission involontaire. Aussi, je veux être convaincu que notre Gouvernement voudra bien se pencher sur le sort de ces quelques Français d'outre-mer qui n'ont pas démérité.

Il n'est nullement question de faire de la mendicité, et je précise que les citoyens français d'outre-mer non fonctionnaires ont suffisamment d'amour-propre pour ne pas quémander.

Il appartient donc au Gouvernement de faire le nécessaire ; et j'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien vous intéresser particulièrement à cette question d'ordre social que je viens de préciser.

Pour conclure, je demande au Gouvernement d'étudier la possibilité d'accorder des réductions sur le prix des passages, aussi bien par air que par mer, aux citoyens français non fonctionnaires résidant dans nos lointains territoires d'outre-mer, ainsi qu'à leur famille.

L'incidence budgétaire sera minime. Je suis donc persuadé que satisfaction leur sera donnée, et ce sera justice. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Mesdames, messieurs, le groupe socialiste se doit de faire connaître sa pensée et sa détermination sur cet important projet en discussion.

Le présent projet qui tend, d'une part, à la liquidation d'une situation de fait qui date de 1939, d'une situation créée sous, les conditions de la charte-partie, pour répondre aux besoins essentiels de notre pays en guerre et, d'autre part, à une organisation rationnelle, agissant avec le souci de mettre notre marine marchande, qui a besoin de se reconstituer et de se moderniser, partout où elle se trouvera et en toutes circonstances, au service de l'intérêt général de l'économie française.

Si chacun, y compris l'armateur français, a su reconnaître que la mesure générale d'affrètement prévue et décidée par l'Etat au début des hostilités, se justifiait pleinement par la nécessité dans laquelle se trouvait notre pays de défendre son existence et son patrimoine sur tous les continents et sur toutes les mers il n'en est peut-être plus unanimement de même aujourd'hui.

Certes, on peut bien encore souscrire à une nécessité d'organisation, mais à la condition, toutefois, que la mainmise de l'Etat et de ses services ne soit pas absolue et catégorique. Alors qu'est-ce à dire ? Sinon qu'on se refuse formellement dans le monde de l'armement à toute tentative de nationalisation pure!

C'est pourquoi nous avons à examiner un texte qui n'a aucune des caractéristiques d'un projet de nationalisation propre, mais qui comporte un système qui associera cependant étroitement, l'Etat à la raison d'être pour demain de l'armement français.

A tort ou à raison — l'avenir nous le dira plus sûrement que toute affirmation sur l'heure — le Gouvernement n'a donc pas cru devoir insister dans cette voie de tutelle et de direction intégrales, ni donc dans la conception d'un texte initialement plus agréable au parti socialiste.

Il en est venu à une solution qui, sans être d'un caractère de grande transformation, n'en est pas moins un progrès sensible sur l'état de choses qui avait particulièrement contribué à dévaloriser notre marine marchande.

A défaut du mieux, du parfait, dans le sens de nos préoccupations socialistes, nous acceptons bien volontiers le moins mauvais, qui tend à placer l'œil et la main de l'Etat dans un domaine ou avant-guerre il n'y entrait que pour payer.

Nous acceptons de nous rallier au texte qui nous est soumis.

Notre marine marchande, gravement endommagée par la guerre, détruite à plus de 70 p. 100, se doit non pas seulement de se reconstituer, mais de renaître vite et bien et de n'exister que pour le seul profit des intérêts supérieurs de la nation.

L'invraisemblable incohérence qui a présidé au renouvellement de notre flotte marchande après l'autre guerre, celle de 1914-1918, comme aussi l'anarchie dans les formules de trafic et des méthodes d'exploitation qui étaient, hélas! celles de beaucoup de nos compagnies d'armement, ont assurément été, pour une large part, la cause de cette espèce, sinon peut-être de déchéance, mais d'insuffisance de l'armement français. Les errements du passé qui faisaient que les compagnies d'armement étaient surtout soucieuses de profits accumulés par des investissements de capitaux dans des entreprises, sans relation aucune avec la navigation et les transports maritimes, ont été particulièrement et regrettablement préjudiciables à l'économie française.

Ce préjudice, qui s'accentuait chaque année davantage, nous obligeait à nous adresser à l'étranger pour assurer le transport des produits importés et exportés. Voilà ce qui, dans le passé, participait pour une large part au déséquilibre de notre balance commerciale.

Savez-vous qu'en 1938 la part du pavillon français n'était que de l'ordre de 40,77 pour 100.

De ces regrettables principes, de ces déplorables conceptions des années passées, connus et maintes fois signalés à la tribune même du Parlement, il advenait que notre flotte marchande allait s'amenuisant dans ses possibilités, dans son rendement comme aussi dans son prestige.

Etre tributaire de l'étranger, parce que possesseur d'un armement déficient, ce n'est précisément pas pour nous, Français, ce qu'il y a de plus désirable.

Que faire ? Préciser nettement notre politique de reconstitution de la flotte française. Préciser son emploi et son rôle aussi judicieusement que possible. Fixer les conditions majeures auxquelles désormais devra répondre la flotte marchande de notre pays en voie de reconstitution ou une fois reconstituée.

Nous souscrivons aux principes, comme aux données d'ensemble du projet sur lequel, ce soir, est appelée l'attention du Conseil de la République, parce qu'ils s'imprègnent d'une volonté déterminante de remettre notre marine marchande au niveau des besoins vitaux de la nation.

Oui, c'est bien de son caractère comme de ses formes d'organisation que dépend la renaissance, par conséquent l'avenir de la marine marchande française.

Revenir aux errements du passé, c'est détruire un outil de première efficacité, un instrument dont le prix est inestimable pour un pays qui, comme le nôtre, est partout dans le monde.

L'essentiel du projet réside, selon nous, dans la constitution du conseil supérieur de la marine marchande. Le conseil supérieur de la marine marchande est bien, semble-t-il la pierre angulaire de l'édifice que nous voulons constituer.

Sa composition n'a soulevé aucune critique de fond. Par son harmonie, elle permet à toutes les parties intéressées de donner leur avis, sans qu'aucune ait la possibilité d'étouffer sa voisine.

Sa présidence est confiée à un haut fonctionnaire que la probité met à l'abri de toute suspicion à l'égard des intérêts privés. La présence de représentants des divers départements ministériels qui peuvent être mis en cause, nous donne l'assurance que l'intérêt public sera bien défendu.

Les armateurs pourront également faire entendre leurs avis qualifiés. Enfin, la sauvegarde des intérêts des travailleurs, confiée à des représentants des diverses catégories de personnel, supérieurs, navigant et sédentaire.

Nous pouvons donc accorder notre confiance à ce conseil supérieur ainsi équilibré pour mener à bien la tâche qui lui est dévolue, c'est-à-dire celle de veiller au nouvel essor que doit prendre notre marine marchande dans le sens que nous souhaitons tous.

L'esprit d'équipe indispensable pour mener à bien une telle réforme ne manquera pas d'animer ce conseil supérieur de la marine marchande.

Si, toutefois, nous devions être déçus par cette réforme et si devaient se manifester, malgré tout, des tendances en faveur de certains intérêts particuliers au détriment de l'intérêt national —, en n'oubliant pas que le Conseil supérieur n'a qu'un rôle consultatif, — ce serait, en définitive, le ministre des travaux publics qui, avec le Gouvernement issu du Parlement, aurait le dernier mot à dire, puisqu'il décide et décrète.

Le groupe socialiste qui aurait, certes, préféré, pour des raisons que j'ai indiquées au début de mon exposé, l'économie du projet n° 672, votera cependant ce texte qui nous est soumis, parce qu'il constitue un pas certain fait dans le sens d'une méthode rationnelle d'organisation de notre marine marchande, qu'il nous faut souhaiter toujours plus efficace, toujours plus prospère, et parce qu'aussi il réalise la coordination de toutes les activités de notre flotte de commerce. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Christian Pineau, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, je ne veux pas revenir sur tous les points techniques qui ont été parfaitement exposés par vos divers rapporteurs; mais je voudrais souligner quelques-uns des aspects du projet qui vous est soumis et vous indiquer les raisons pour lesquelles j'ai été amené à déposer devant le Parlement ces lettres rectificatives modifiant les projets de mon prédécesseur.

Il n'y a point à cela de cause mystérieuse. Je n'ai reçu ni message du président Truman ni injonction du ku-klux-klan introduit dans mon cabinet par un escalier dérobé.

Les causes de ces modifications sont beaucoup plus simples, et je vais, mes chers collègues, vous les indiquer.

La première, c'est qu'il était nécessaire qu'avant le 29 février un statut de la marine marchande fût voté, car il n'était pas possible de prononcer la déréquisition de la flotte sans avoir prévu un certain nombre de points qui puissent permettre à l'Etat de donner à la marine marchande l'impulsion nécessaire particulièrement pendant les années qui vont venir.

D'autre part, je crois qu'il importe, en matière de nationalisation, de bien se garder de comparer toutes les nationalisations les unes aux autres. Il n'est pas possible de concevoir des solutions communes à l'électricité, aux charbonnages, à la marine marchande, à l'aviation. Chacune des activités de l'Etat exige une adaptation nécessaire des formules par lesquelles il est amené à contrôler, à diriger, ou tout au moins à coordonner les différentes activités envisagées.

La marine marchande, par exemple, n'est pas comparable à l'électricité en ce sens que l'électricité est une industrie nationale, alors que la marine marchande est une industrie soumise à la concurrence in-

ternationale et, de ce fait, obligée de se plier à certaines règles de concurrence, sans lesquelles elle se trouverait absolument désarmée devant les armements étrangers.

Je suis convaincu, pour ma part, que les sociétés d'économie mixte que nous avons conçues dans le présent projet se présenteront incontestablement dans des conditions commerciales meilleures vis-à-vis de l'étranger que des sociétés ayant un caractère d'économie strictement étatisée.

Au demeurant, puisque nous avons conservé à l'Etat, dans les assemblées générales, tant ordinaires qu'extraordinaires, une majorité déterminée, c'est bien l'intérêt général qui, en définitive, prévaudra. Et c'est ce que nous disirons tous.

Dans ce texte, vous trouvez l'application de quelques principes auxquels le Gouvernement tient beaucoup.

Tout d'abord, quant à la composition du conseil supérieur de la marine marchande, une conception nouvelle a été introduite dans l'article 1er et des personnalités seront désignées en raison de leur compétence. Je suis convaincu que les fonctionnaires nommés par le Gouvernement et que les membres délégués par les syndicats et par les armateurs ont toute la compétence nécessaire; mais ils sont souvent désignés bien davantage en raison des intérêts qu'ils représentent qu'en raison de leur valeur personnelle propre. Je crois donc qu'il est très bon d'introduire dans ce conseil de la marine marchande — comme dans ceux des sociétés nationalisées — cette notion d'experts, fondamentale (*Très bien! très bien! sur quelques bancs à gauche*) que nous aurions peut-être eu intérêt à adopter plus tôt en particulier dans nos sociétés de constructions aéronautiques. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Le deuxième principe auquel tient le Gouvernement est celui qui est inscrit à l'article 10. Pendant une période de deux ans — qui pourra peut-être être prolongée — le Gouvernement aura la faculté de déterminer les conditions dans lesquelles les armateurs seront tenus de faire face à certaines obligations de transport.

Au cours des années qui vont venir, en effet, la France va bénéficier — du moins nous l'espérons — d'importations importantes qui sont indispensables à son économie.

Ces importations seront réalisées à la suite des négociations engagées avec un certain nombre de pays étrangers. Nous serons obligés de transporter des marchandises dans des conditions et des délais bien déterminés et il est certain qu'un armement absolument libre ne pourrait pas toujours faire face à ces plans dont les rigueur pourrait parfois nous être imposée.

C'est pourquoi l'article 10 prévoit que nous pourrons obliger les armateurs à assurer tous les transports nécessaires à l'exécution de notre plan de reconstruction et de modernisation.

L'article 15 pose un autre principe: celui de la constitution d'une société nationale des messageries maritimes dans des conditions financières particulières en ce sens qu'elles sont extrêmement avantageuses car elles ne coûtent rien, ni au budget, ni à la trésorerie de l'Etat.

Je crois qu'en matière de nationalisation il est de notre devoir de prévoir toujours toutes les conséquences financières des gestes que nous accomplissons, car une nationalisation réussit d'autant mieux qu'elle coûte moins cher à l'Etat, qu'elle s'équilibre mieux commercialement et rend à la nation des services qui ne sont pas trop dispendieux. (*Applaudissements à gauche.*)

C'est pourquoi nous avons prévu que l'Etat ferait l'apport de l'ensemble de son matériel, de même que la compagnie des messageries maritimes.

Mais nous n'avons pas cru devoir inclure dans ces apports les bateaux neufs que l'Etat doit, sous réserve d'une soulte d'usage à la Compagnie des messageries maritimes: car l'évaluation des bateaux neufs aurait représenté une part de capital extrêmement importante susceptible de mettre en cause le principe même de la majorité de l'Etat au sein de la nouvelle compagnie.

Bien entendu, nous avons prévu des clauses de sauvegarde qui empêcheront l'ancienne compagnie des messageries maritimes, utilisant des bateaux neufs, de faire pendant une période assez longue une concurrence à la compagnie nationale car, sans cela il est évident que l'Etat serait perdant dans l'opération.

En ce qui concerne enfin le personnel de la direction des transports maritimes, sur lequel j'ai été interrogé, je tiens à dire que nous en conserverons une partie pendant les deux ou trois années où les plans de transports devront être respectés.

Il s'agit, au total, d'une vingtaine d'agents sur les 223 qui sont employés à l'heure actuelle par la direction des transports maritimes. Il en résultera donc une économie extrêmement appréciable pour l'Etat.

Voici quelques-unes des idées qu'expose le projet dont vous êtes saisis. Pour ne pas prolonger vos débats, je n'ai pas voulu entrer dans le détail de chaque article, mais j'ai tenu, cependant, à souligner un certain nombre de points particulièrement importants.

Je voudrais vous citer quelques chiffres pour vous indiquer la situation actuelle de la reconstruction de notre flotte de commerce. On a un peu trop tendance, dans notre pays, à sous-estimer l'effort considérable de reconstruction que nous accomplissons présentement et qui fait l'admiration du monde entier, sauf des Français eux-mêmes.

Le 1er septembre 1939, la flotte française comprenait 2.733.000 tonneaux de jauge brute. Au 1er février 1948, malgré les pertes de plus de 1.700.000 tonneaux, nous avions 2.707.000 tonneaux de jauge brute. Au chiffre, il convient d'ajouter 224.000 tonneaux en reconstruction, 544.000 tonneaux en construction actuellement en France, et 287.000 en construction à l'étranger.

Je vous signale qu'à l'heure actuelle les chantiers français travaillent deux fois plus que les chantiers étrangers, sans compter les navires en reconstruction et qu'enfin nous avons acheté des navires, à livrer, représentant 115.000 tonneaux.

Dans ces conditions, lorsque ces constructions en cours, sans parler des programmes à venir, seront achevées, notre flotte de commerce disposera de quelque 400.000 tonneaux de plus que notre flotte de commerce d'avant-guerre.

Non seulement nous aurons donc reconstitué notre flotte, mais, à l'exception toutefois des paquebots pour lesquels nous avons un certain retard, nous aurons dépassé nos chiffres de 1939.

C'est un résultat magnifique dont il convient de féliciter nos ateliers de reconstruction — aussi bien les ateliers privés que les arsenaux — ainsi que nos ingénieurs et nos ouvriers. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Par conséquent, mesdames, messieurs, vous voyez que le texte que vous allez être amenés à voter va avoir pour objet de gérer une flotte de commerce qui sera supérieure à celle que la France avait autrefois et je tiens à marquer ici que nous n'en sommes qu'au début de notre programme de reconstruction et de rééquipement; si nous le voulons — et nous le voudrons — nous réussirons à ramener la flotte de commerce française au rang qu'elle avait autrefois dans le monde et qu'elle n'aurait jamais dû quitter. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

TITRE Ier

Conseil supérieur de la marine marchande.

« Art. 1er. — Il est créé un conseil supérieur de la marine marchande comprenant:

« *a*) Un conseiller d'Etat en activité ou honoraire, président;

« *b*) Douze membres à la nomination du Gouvernement, dont:

« Sept fonctionnaires désignés à raison de:

« Deux par le ministre des travaux publics et des transports;

« Deux par le ministre des finances et des affaires économiques;

« Un par le ministre des affaires étrangères;

« Un par le ministre de la France d'outre-mer;

« Un par le ministre des forces armées (marine);

« Cinq personnes désignées par le ministre des travaux publics et des transports, en raison de leur compétence en matière économique, financière ou maritime, dont l'une plus particulièrement qualifiée par sa connaissance des affaires d'outre-mer, et choisies en dehors de l'administration;

« *c*) Huit représentants de l'armement, dont:

« Six représentants du comité central des armateurs de France, désignés sur la proposition de celui-ci;

« Les présidents des compagnies de navigation visées au chapitre 2 du titre III de la présente loi;

« *d*) Huit représentants du personnel désignés sur la proposition des organisations syndicales représentatives, à raison de:

« Deux pour le personnel des états-majors;

« Trois pour le personnel subalterne navigant;

« Trois pour le personnel sédentaire des compagnies de navigation.

« Les membres du conseil supérieur sont nommés pour trois ans, par arrêté du ministre des travaux publics et des transports.

« Leur désignation est personnelle. Tout membre qui n'exerce plus les fonctions en raison desquelles il a été nommé cesse, de plein droit, d'appartenir au conseil supérieur. Il est remplacé par un membre nouveau nommé dans les mêmes conditions que celui qu'il remplace.

« Le président du conseil supérieur est nommé par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports. »

Les deux premiers alinéas de cet article n'étant pas contestés, je les mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, présenté par M. Le Dluz et les membres du groupe communiste et apparentés, tendant à rédiger comme suit le paragraphe *b* de cet article:

« *b*) Huit membres à la nomination du Gouvernement, dont:

« Huit fonctionnaires désignés à raison de:

« Trois par le ministre des travaux publics et des transports;

« Deux par le ministre des finances et des affaires économiques;

« Un par le ministre des affaires étrangères;

« Un par le ministre de la France d'outre mer;

« Un par le ministre des forces armées (marine). »

La parole est à M. Le Dluz.

M. Le Dluz. Mesdames, messieurs, mon amendement a pour but de rendre la représentation du nombre des fonctionnaires désignés par le Gouvernement au conseil supérieur de la marine marchande à huit au lieu de sept, afin que la représentation de cette catégorie soit égale à celle de l'armement et à celle du personnel.

Mon amendement tend également à la suppression de la phrase suivante:

« Cinq personnes désignées par le ministre des travaux publics et des transports, en raison de leur compétence en matière économique, financière ou maritime, et choisies en dehors de l'administration ».

A l'Assemblée nationale, le Gouvernement a repoussé cet amendement, en indiquant qu'il tenait beaucoup aux cinq personnes désignées en raison de leur compétence, en précisant qu'elles seront choisies, non parmi les représentants de l'armement ou d'intérêts privés, mais parmi des personnalités n'ayant aucun intérêt personnel dans ce conseil supérieur, et qualifiées par leur compétence professionnelle et technique.

En ce qui nous concerne, nous savons par expérience que les ministres passent et que des changements fondamentaux s'opèrent au fil des mois et des années.

C'est pourquoi nous pensons qu'il serait préférable de voter un texte qui ne permettrait pas, dans l'avenir, de s'orienter sur le choix des représentants pris dans le groupe qui est le grand responsable du fait que notre marine marchande soit descendue au septième rang en 1939, après avoir été au deuxième rang à une autre époque.

Dans la discussion générale de ce projet de loi à l'Assemblée nationale, des orateurs ont mis l'accent sur la situation déplorable de notre marine marchande avant la dernière guerre.

Ils ont même cité des chiffres convaincants, qui montrent qu'une fois pour toutes de tels faits ne doivent pas être renouvelés, si l'on ne veut pas descendre encore plus bas dans la désorganisation de notre marine marchande.

Le groupe communiste pense donc que les huit représentants de l'armement constituent un effectif assez important pour qu'on n'ait pas à craindre de voir négliger les intérêts privés au sein du conseil supérieur de la marine marchande.

Soyez persuadés que la marine marchande y gagnera, et la France aussi! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement demande au Conseil de la République de ne pas accepter l'amendement présenté par M. Le Dluz, qui aurait pour effet de supprimer les experts qui nous semblent absolument nécessaires pour le bon fonctionnement du conseil supérieur de la marine marchande.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Le Dluz, repoussé par le Gouvernement et par la commission.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Les sept premiers alinéas du paragraphe *b* ne font plus l'objet d'aucune contestation.

Je les mets aux voix.

(*Ces alinéas sont adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Marius Moutet et les membres de la commission de la France d'outre-mer, tendant, à la fin du dernier alinéa du paragraphe *b* de l'article 1er, à remplacer les mots: « dont l'une plus particulièrement qualifiée par sa connaissance des affaires d'outre-mer » par les mots: « dont deux plus particulièrement qualifiées par leur connaissance des affaires de la France d'outre-mer ».

La parole est à M. Marius Moutet.

M. Marius Moutet. J'ai expliqué, au cours de mon rapport, l'intérêt que présentait cette modification: assurer d'une façon aussi complète que possible la représentation des intérêts de la France d'outre-mer.

La commission de la marine et des pêches avait accepté de mettre un représentant, en outre de celui qui est désigné par le ministre de la France d'outre-mer. Celui-ci sera un fonctionnaire, tandis qu'il s'agit en la circonstance de désigner deux représentants des intérêts mêmes de la France d'outre-mer. Etant donné l'importance de la marine marchande sur la vie même de ces territoires, la commission insiste pour demander à la fois au Gouvernement et aux autres commissions d'accepter cet amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Dans le projet du Gouvernement, nous n'avions voulu indiquer aucune spécialisation pour les experts qui faisaient partie du conseil supérieur de la marine marchande. Il y avait à cela une raison: c'est que je ne voulais pas que nous retombions dans les erreurs commises à propos du conseil supérieur des transports.

On a désigné le conseil supérieur des transports dans lequel des spécialisations ont été prévues, de sorte que je suis à l'heure actuelle aux prises avec les pires difficultés pour trouver dans chaque spécialité les hommes qui conviennent et que je vais être amené à ne pas voir figurer au conseil supérieur des transports un certain nombre de personnalités de grande valeur parce qu'elles ne sont pas rigoureusement conformes aux indications fournies par la loi. Je ne crois pas que la loi doive donner des précisions trop grandes dans un cas comme celui-ci.

Toutefois, ce matin, devant la commission de la marine et des pêches, lorsqu'on m'a indiqué la volonté de la commission de la marine marchande, avant même que se soit manifestée la commission de la France d'outre-mer de faire représenter les intérêts de la France d'outre-mer, j'ai accepté la formule: « dont l'un plus particulièrement qualifié par sa connaissance des affaires d'outre-mer ».

J'accepterais encore ce texte à la rigueur, mais si vous en mettez deux, alors permettez-moi, monsieur Moutet, de vous signaler un danger.

Ou ce texte ne veut pas dire grand'chose, ou il s'agira d'une personnalité qui aura une vague connaissance des affaires d'outre-mer, et alors le texte n'est pas utile; ou il s'agira d'un véritable représentant des intérêts de la France d'outre-mer et je vous dit tout de suite que sur cinq membres, étant donné que je suis obligé tout de même de tenir compte des coordinations nécessaires et des représentations d'intérêts très utiles, vous me donnerez les plus grandes difficultés dans le choix.

Dans ces conditions, je crois qu'il serait plus raisonnable de s'en tenir au texte de la commission de la marine et des pêches, en indiquant bien entendu que je tâcherai dans la mesure du possible que le maximum des personnalités qui figureront dans le conseil soient au courant des affaires des territoires de la France d'outre-mer et puissent défendre les intérêts de ces pays.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?...

M. le rapporteur. Nous demandons à M. Moutet de bien vouloir retirer son amendement.

M. le président. M. Moutet retire-t-il son amendement ?

M. Marius Moutet. Excusez-moi, monsieur le président, j'étais en train de conférer avec le président de la commission de la France d'outre-mer pour savoir si on maintenait l'amendement ou si on le retirait. Or, étant donné la position de la commission et du Gouvernement, nous allons évidemment vous satisfaire « d'une personne qualifiée pour ses connaissances » non pas « d'outre-mer » mais des « affaires de la France d'outre-mer ».

M. le président de la commission. Nous acceptons la modification de la rédaction.

M. le président. Si j'ai bien compris, M. Moutet retire son amendement; mais la commission rectifie son texte.

M. le rapporteur. Au lieu de « des affaires d'outre-mer », elle propose de dire: « des affaires de la France d'outre-mer ».

M. le président. Je mets aux voix l'alinéa tel qu'il vient d'être modifié, jusqu'au paragraphe *c*.

(Ce texte est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le paragraphe *c* dans le texte proposé par la commission.

(Ce texte est adopté.)

M. le président. Par voie d'amendement, M. Le Contel et les membres du groupe communiste et apparentés proposent, au premier alinéa du paragraphe *d*) de remplacer les mots: « des organisations syndicales représentatives » par les mots: « des organisations syndicales les plus représentatives ».

La parole est à M. Le Contel pour soutenir son amendement.

M. Le Contel. Au premier alinéa du paragraphe *d* de cet article, on lit: « 8 représentants du personnel désignés sur la proposition des organisations syndicales représentatives »

Dans le premier projet du Gouvernement, figuraient les mots: « les plus représentatives ».

A l'Assemblée nationale, en réponse à une question posée par mon camarade René Cance qui demandait à connaître les raisons pour lesquelles le Gouvernement avait supprimé les mots « les plus représentatives », M. le ministre des travaux publics et des transports répondit que, pour le Gouvernement, les mots « représentatives » ou « les plus représentatives » avaient le même sens, et que le Gouvernement acceptait l'amendement présenté par mon camarade René Cance.

Je voudrais également faire remarquer au Conseil de la République que, dans sa séance du 12 février, le conseil économique avait accepté l'amendement proposé.

Il est normal, en effet, que la loi de la démocratie doit jouer et que le personnel des compagnies est en droit d'exiger que ses représentants au conseil supérieur de la marine marchande soient désignés par l'organisation qui groupe le plus grand nombre d'adhérents. *(Interruptions au centre.)*

Un conseiller au centre. Force ouvrière !

M. Le Contel. C'est pourquoi je demande au Conseil de la République de voter mon amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement, à l'Assemblée nationale comme devant le Conseil de la République, ne prend pas position sur les termes « représentatives » ou « les plus représentatives ».

En l'espèce, il n'entend pas « les plus représentatives » comme vient de l'indiquer notre honorable collègue qui est d'avis d'accepter cette dernière expression, car il y a une pluralité syndicale que nous devons respecter.

Dans ces conditions pour le Gouvernement qui aura à faire désigner des représentants par les organisations syndicales, si l'on adopte les mots « les plus représentatives » cela voudra dire que s'il y a, par exemple, à désigner trois personnes pour le personnel subalterne navigant, une organisation en désignera une, une autre la deuxième, une autre la troisième, et les organisations non représentatives ne désigneront personne.

Par conséquent, que vous adoptiez « représentatives » ou « les plus représentatives », vous donnerez au Gouvernement les mêmes indications.

Je répète que, pour nous, il y a pluralité syndicale, et que, si une organisation est représentative, elle doit être représentée au conseil supérieur de la marine marchande. *(Applaudissements au centre.)*

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. Elle repousse l'amendement.

M. Primet. C'est pourquoi vous soutenez les trusts, monsieur Laffargue !

M. le président. Monsieur Le Contel, maintenez-vous votre amendement ?

M. Le Contel. Je maintiens mon amendement et je demande un scrutin public.

M. le président. L'amendement présenté par M. Le Contel n'est pas repoussé par le Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement s'abstient sur ce point.

M. le président. La commission repousse l'amendement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin sur l'amendement présenté par M. Le Contel:

Nombre des votants	299
Majorité absolue	150
Pour	83
Contre	216

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Je mets aux voix le premier alinéa du paragraphe *d* avec la rédaction proposée par la commission.

(Le premier alinéa du paragraphe d, *avec cette rédaction, est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix les deuxième, troisième, quatrième et cinquième alinéas du paragraphe *d* qui ne sont pas contestés.

(Ces alinéas sont adoptés.)

M. le président. Sur l'avant-dernier alinéa de l'article 1er, la parole est à M. Marintabouret.

M. Marintabouret. Je désirerais, monsieur le ministre, poser une question en ce qui concerne la cessation de fonction dont il fait mention à l'avant-dernier paragraphe en ces termes:

« Tout membre qui n'exerce plus les fonctions en raison desquelles il a été nommé cesse, de plein droit, d'appartenir au conseil supérieur... ».

Je désirerais savoir, en ce qui concerne les cinq membres désignés par M. le ministre en raison de leur compétence, ce que signifie la cessation de fonction.

Si j'ai bien compris vos déclarations, monsieur le ministre, ces personnes ne seraient ni des délégués du personnel, ni des représentants de collectivités. Ils ne seraient pas désignés à qualité mais d'office; ils seraient élus et ce seraient les seuls à bénéficier en toute certitude de cette disposition légale.

Je voudrais savoir si telle est bien votre intention et si le texte qui nous est soumis entraîne cette application.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cela peut dépendre des situations et le mieux est que je vous donne un exemple. Si je désigne comme membre du conseil supérieur un spécialiste du commerce extérieur, la question de « cessation de fonction » n'est pas susceptible de se poser. Mais, dans le cas où serait désigné par exemple un représentant de la S. N. C. F., il est bien certain que si, pour une cause quelconque, ce technicien quittait la S. N. C. F., je serais amené à faire application à son égard de l'article 1er.

En vous donnant ces deux exemples, je crois vous avoir montré dans quels cas l'article 1er peut ou non jouer.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 1er ?...

Je mets aux voix les deux derniers alinéas de cet article.

(Les deux derniers alinéas de l'article 1er sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1er.

(L'article 1er est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Montier, tendant à compléter l'article 1er par un nouvel alinéa ainsi conçu:

« Le règlement d'administration publique visé à l'article 4 devra contenir toutes dispositions utiles pour éviter que les petites compagnies soient écartées et qu'une même compagnie soit représentée plusieurs fois ».

La parole est à M. Montier, pour soutenir son amendement.

M. Guy Montier. Mes chers collègues, l'article 1er est essentiel dans le texte qui nous est soumis et, pour un bon fonctionnement du conseil supérieur de la marine marchande, il faut, par avance, éviter les abus qui pourraient naître si, par malheur, on choisissait uniquement les différents membres de ce conseil dans les grosses compagnies de navigation.

Dans les 120 compagnies de navigation qui existent en France, le choix est vaste; et je crois qu'une mesure sage serait, sans en faire une règle absolument impérative, trop étroite et qui empêcherait le choix des membres, de demander que l'on indique, dans le règlement d'administration publique, le désir du Parlement que les petites compagnies ne soient pas évincées et qu'une même compagnie ne puisse avoir plusieurs voix au sein du conseil supérieur de la marine marchande.

C'est pourquoi j'ai déposé mon amendement, que je vous demande d'adopter.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je suis d'accord sur le fond avec M. Montier. Il est bien évident qu'il n'y a aucune raison pour qu'une même compagnie soit représentée plusieurs fois; mais il n'est peut-être pas nécessaire de le préciser dans la loi. Je puis vous donner l'assurance que je n'accepterai pas de proposition assurant la représentation multiple d'une même compagnie, alors qu'un très grand nombre de petites compagnies ne seraient pas représentées. mais je pense qu'il serait peu correct à l'égard du comité central des armateurs de France, qui fera les propositions, de lui faire vider par la loi les conditions dont lesquelles il devrait formuler ces propositions. Je vous donne donc satisfaction sur le principe et vous demande de bien vouloir ne pas maintenir votre amendement, qui n'est pas indispensable.

M. le président. La parole est à M. Montier.

M. Guy Montier. Monsieur le ministre, je vous fais entière confiance en ce qui concerne la première désignation; mais, dans trois ans, on renouvellera le conseil supérieur, et vous ne serez peut-être plus là — nous le regretterons, mais c'est possible.

Ne pourriez-vous tout de même prévoir — il ne serait pas nécessaire de le mettre dans le texte, votre assurance me suffirait — une formule qui serait insérée dans ce règlement d'administration publique et dissiperait mon inquiétude ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il est d'usage, mes chers collègues, lorsque l'on étudie une loi qui a été votée, de se référer aux discussions qui l'ont accompagnée. Lorsqu'on lira le *Journal officiel*, on pourra voir qu'aussi bien vous-même que le ministre des travaux publics ont été d'accord pour interpréter la loi dans ce sens et ainsi vous aurez satisfaction. (*Applaudissements.*)

M. le président. Monsieur Montier, maintenez-vous votre amendement ?

M. Montier. Je le retire, monsieur le président, les déclarations de M. le ministre m'ayant donné satisfaction.

M. le président. L'amendement est retiré.

L'article 1er tel qu'il a été modifié par l'amendement de M. Moutet reste donc adopté.

« Art. 2. — Le conseil supérieur de la marine marchande délibère sur les questions communes à l'armement, notamment sur le plan d'ensemble et de construction, de modernisation et d'utilisation du matériel naval et sur les problèmes généraux et particuliers relatifs à la coordination entre compagnies.

« Le ministre des travaux publics et des transports peut, en outre, lui demander son avis sur toutes les questions intéressant la marine marchande.

« L'avis du conseil supérieur de la marine marchande est obligatoirement demandé par le ministre des travaux publics et des transports sur toutes questions au sujet desquelles le conseil supérieur des transports aura exprimé un avis intéressant directement la marine marchande.

« De même le conseil supérieur de la marine marchande devra obligatoirement, dans toutes les questions relevant de la compétence du conseil supérieur des transports, communiquer à cet organisme les avis qu'il aura émis. »

Il n'y a pas d'observation ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2 est adopté.*)

M. le président. « Art. 3. — Le conseil supérieur de la marine marchande prépare un plan général d'organisation des lignes régulières à maintenir ou à créer. Ce plan est fixé par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports.

« Le conseil supérieur peut constituer, dans son sein, des commissions d'études spécialisées qui pourront s'adjoindre, le cas échéant, des spécialistes des questions à étudier ayant voix consultative. » — (*Adopté.*)

« Art. 4. — L'organisation administrative et les modalités de fonctionnement du conseil supérieur de la marine marchande sont déterminées par un règlement d'administration publique.

« Ce texte réglera notamment les conditions dans lesquelles il sera pourvu aux dépenses du conseil supérieur au moyen de cotisations à la charge de l'armement. » — (*Adopté.*)

TITRE II

Déréquisition de la flotte.
Régime des conventions.

« Art. 5. — A partir de la date de la promulgation de la présente loi, les navires seront, sauf cas de force majeure, remis à des dates fixées par le ministre des travaux publics et des transports, et au plus tard le 1er août 1948, à leurs propriétaires qui devront, pour leur emploi, se conformer aux prescriptions de la présente loi. » — (*Adopté.*)

« Art. 6. — Sont prorogées, jusqu'à une date qui ne pourra excéder six mois après la promulgation de la présente loi:

« La convention du 29 décembre 1920, conclue entre l'Etat et la Compagnie des messageries maritimes;

« La convention du 23 novembre 1933, conclue entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique.

« Est prorogée jusqu'à une date qui ne pourra excéder deux mois à compter de la date de promulgation de la présente loi:

« La convention du 10 mai 1927, conclue entre l'Etat et la compagnie de navigation Fraissinet.

« La reprise par l'Etat des navires affectés aux services contractuels de Corse sera opérée dans les conditions prévues aux articles 8 et 9 de ladite convention. Toutefois, l'Etat se réserve le droit, nonobstant les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 9, d'exiger la remise par la Compagnie de tous les paquebots en service ou à flot appartenant à cette dernière.

« Sera résiliée dans un délai de deux mois à compter de la promulgation de la présente loi et sans indemnité:

« La convention du 31 janvier 1928 conclue entre l'Etat et la Compagnie de navigation Sud-Atlantique.

« La Compagnie de navigation Sud-Atlantique remettra à l'Etat le paquebot *Pasteur*, dans les conditions prévues à l'article 10 de la convention du 31 janvier 1928, ainsi que les sommes figurant au crédit du compte bloqué ouvert au nom de l'entreprise dans les écritures du Trésor, et ce en application de l'article 3 de l'avenant du 28 novembre 1942. Le conseil supérieur de la marine marchande sera appelé à donner son avis sur la dévolution et l'affectation de ce paquebot.

Je ne suis saisi d'aucun amendement ni d'aucune observation sur le texte présenté par la commission pour les cinq premiers alinéas et la première phrase du sixième alinéa de l'article 6.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets ce texte aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement M. Le Dluz propose de rédiger comme suit le début de la deuxième phrase du sixième alinéa de cet article:

« Toutefois, l'Etat, nonobstant les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 9, exigera la remise par la compagnie... »

(Le reste sans changement.)

La parole est à M. Le Dluz pour soutenir son amendement.

M. Le Dluz. Mesdames, messieurs, cet amendement a pour objet de bien préciser un point particulier car l'alinéa 6 de cet article permet toutes sortes de dérogations, toutes sortes de dispenses dans son application.

Il s'agit de la phrase suivante: « Toutefois l'Etat se réserve le droit, nonobstant les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 9, d'exiger la remise, etc... »

A notre avis, il serait préférable que cet alinéa indiquât que l'Etat exigera la remise par la compagnie de tous les paquebots en service ou à flot, comme l'indique le dernier alinéa de l'article, en ce qui concerne la compagnie de navigation Sud-Atlantique, qui porte « remettra » et non que « l'Etat se réserve le droit de... »

Mon ami, M. Cermolacce, à l'Assemblée nationale, avait déjà déposé un amendement semblable, mais M. le ministre lui avait répondu en des termes qui ne nous donnent pas satisfaction. Il disait: « Nous avons adopté la formule « se réserve le droit » par déférence envers le conseil supérieur de la marine marchande auquel nous demanderons son avis sur toutes ces questions. Nous n'avons pas voulu, en disant « exigera », préjuger l'avis favorable, qui ne fait pas de doute, du conseil supérieur de la marine marchande. En tout état de cause, M. Cermolacce a satisfaction sur le fond et son amendement ne me paraît pas indispensable.

Comme ce n'est qu'une affirmation verbale, nous avons tenu à présenter à nouveau cet amendement qui précise que les actes valent mieux que des paroles.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Puisque M. Le Dluz a bien voulu lire ma déclaration à l'Assemblée nationale, cela m'évitera de la répéter et je l'en remercie.

Je voudrais ajouter également qu'en ce qui concerne l'article 6 le cas peut se présenter où un navire serait dans un état

tel qu'il n'y aurait aucun intérêt pour l'Etat à le racheter. Dans ces conditions, il pourrait arriver que le conseil supérieur de la marine marchande donnât un avis défavorable. Dans ce cas, la loi ne pourrait pas faire obligation à l'Etat de conclure une mauvaise affaire.

Je ne suppose pas un instant que c'est ce que M. Le Dluz a voulu demander.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. L'avis de la commission est conforme à celui de M. le ministre, c'est la raison pour laquelle elle a écarté la proposition.

M. le président. Monsieur Le Dluz, maintenez-vous votre amendement ?

M. Le Dluz. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Sur la deuxième phrase du sixième alinéa et la fin de l'article 6, je ne suis saisi d'aucun amendement ni d'aucune observation.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix ce texte.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. M. Le Dluz demande, par voie d'amendement, que cet article soit complété par le texte suivant: « ... après sa remise en état. Pendant la durée des travaux que nécessite son état actuel, la gérance en sera confiée à une société commerciale. »

La parole est à M. Le Dluz.

M. Le Dluz. Mesdames et messieurs, cet amendement, comme le précédent que j'ai défendu sur le même article, a pour but de faire préciser au Gouvernement que le paquebot *Pasteur* ne sera pas remis en gérance à une compagnie privée, mais affecté à une compagnie nationale après sa remise en état.

Si, dans ses premières lignes, le dernier alinéa le fait prévoir, dans ses dernières lignes, par contre, nous lisons : « Le conseil supérieur de la marine marchande sera appelé à donner son avis sur la dévolution et l'affectation du paquebot considéré ».

Ce matin, à la commission de la marine et des pêches, M. le ministre des travaux publics et des transports a dit aux commissaires qu'il avait jugé nécessaire de modifier le projet de loi primitif parce que celui-ci n'aurait pas été voté par les assemblées.

Nous considérons que ces déclarations ne sont pas une excuse à la modification apportée par le ministre, mais un aveu que le Gouvernement et la majorité des deux assemblées ont renié définitivement le programme du Conseil national de la Résistance et certains hommes de partis la résolution de la délégation des gauches, acceptée par plusieurs partis des gauches et par des organisations diverses quelques mois après la Libération.

Le programme et la résolution, comme vous le savez, prévoyait la nationalisation de toutes les grandes compagnies de navigation, et quand M. le ministre nous a dit ce matin, et vendredi à l'Assemblée nationale, en ce qui concerne le paquebot *Pasteur*, qu'il ne croyait pas que nous ayons à nous prononcer sur ce sujet avant deux ans et aussi que préciser aujourd'hui dans une loi ce que seront dans deux ans nos lignes impériales et quelle sera alors l'affectation de nos paquebots est vraiment impossible, nous pouvons craindre qu'en l'année 1950 ce navire soit affecté à une compagnie privée plutôt qu'à une compagnie d'Etat.

Quant à nous, nous pensons que déjà, pendant la durée des travaux que nécessite son état actuel, sa gérance doit être confiée à une société nationale, ce qui permettra d'effectuer un contrôle sérieux sur les réparations à exécuter. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Monsieur Le Dluz, je suis saisi, sous votre signature, de l'amendement suivant:

« Pendant la durée des travaux que nécessite son état actuel, la gérance en sera confiée à une société commerciale ». (*Exclamations et rires sur de nombreux bancs.*)

M. Le Dluz. C'est une erreur ! C'est « nationale » qu'il faut lire.

M. Laffargue. C'est assez drôle !

M. Le Dluz. Monsieur Laffargue, c'est une erreur d'impression. Vous faites souvent des erreurs de caractère, vous.

M. le président. Il sera tenu compte de cette rectification.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Dans l'affectation d'un paquebot, ce qui compte essentiellement, c'est la ligne sur laquelle on veut faire fonctionner ce paquebot.

Or, sur certaines lignes, il y aura des compagnies nationales, et sur d'autres il y aura des compagnies privées. Lorsque le conseil supérieur de la marine marchande aura déterminé dans deux ans quelle devra être l'affectation de la ligne du paquebot *Pasteur*, on aura du même coup déterminé à ce moment-là à quelle compagnie on doit l'affecter.

Mais il serait contraire au bon sens de dire dès aujourd'hui, avant de savoir sur quelle ligne ce paquebot va circuler, qu'on l'affectera par exemple à une compagnie qui ne possède aucun bateau sur cette ligne et qui ne l'exploite pas.

C'est pourquoi le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission de la marine et des pêches.

M. le président de la commission. La commission repousse l'amendement.

M. Henri Buffet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Henri Buffet.

M. Henri Buffet. Je voudrais vous demander, monsieur le ministre, quelles sont les sommes qui figurent au chapitre du compte bloqué, ouvert au nom de l'entreprise dans les écritures du Trésor, ce qu'elles représentent et ce qu'elles doivent couvrir.

Je suppose qu'elles doivent couvrir la remise en état du paquebot *Pasteur*. Je n'en suis pas sûr, et c'est pourquoi je vous serais reconnaissant de bien vouloir me l'indiquer.

M. le ministre des travaux publics et des transports. La somme en question représente en chiffre rond 200 millions de francs qui sont en compte bloqué et qui évidemment représentent, si vous voulez, la valeur de dépréciation du paquebot à l'heure actuelle.

M. Henri Buffet. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette explication.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Le Dluz, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 6.

(*L'article 6 est adopté.*)

M. le président. « Art. 7. — Le comité provisoire de contrôle et d'exploitation des compagnies de navigation subventionnées, créé par l'ordonnance du 3 juin 1944, sera supprimé à la date d'entrée en application des nouvelles conventions. » — (*Adopté.*)

TITRE III

Organisation générale de la marine marchande.

Chapitre 1er.

« Art. 8. — Les propriétaires de navires jaugeant moins de 500 tonneaux de jauge brute ne sont pas soumis, en ce qui concerne ces navires, aux dispositions de la présente loi. » — (*Adopté.*)

« Art. 9. — Pour toutes les lignes ou fractions de lignes desservies par plusieurs armements français, le conseil supérieur de la marine marchande peut exiger que des accords de trafic interviennent entre les armements intéressés dans le cadre du plan général d'organisation en vue d'assurer la meilleure utilisation de la flotte marchande.

« Des accords de trafic entre les armements intéressés devront obligatoirement intervenir dans tous les cas où il s'agit de lignes couvertes par le monopole du pavillon. Ces accords doivent être immédiatement communiqués au conseil supérieur de la marine marchande.

« Lorsqu'en vertu des alinéas 1er et 2 du présent article, des accords de trafic obligatoires n'auront pu se réaliser par entente amiable, un décret pris en conseil des ministres sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, après consultation du conseil supérieur de la marine marchande, déterminera, dans le délai de trois mois après la notification aux intéressés, les dispositions à intervenir pour assurer la coordination nécessaire.

« Dans le cas où un ou plusieurs armements français concluent avec un ou plusieurs armements étrangers des accords de trafic, ceux-ci doivent être déposés, dans les quinze jours de leur conclusion, au secrétariat du conseil supérieur de la marine marchande, par leurs signataires français.

« Toute création de ligne nouvelle doit être au préalable portée à la connaissance du conseil supérieur de la marine marchande.

« Toute suppression de ligne existante doit lui être notifiée au moins trois mois à l'avance, afin qu'il puisse présenter toutes propositions nécessaires au ministre des travaux publics et des transports, dans le cas où l'intérêt national exigerait le maintien du service.

« Au cas où un armateur ne se serait pas conformé aux prescriptions des alinéas 4, 5 et 6 du présent article, le ministre des travaux publics et des transports pourra lui infliger, sur avis conforme du conseil supérieur de la marine marchande, une amende administrative dont le montant ne pourra être inférieur à 100.000 francs ni supérieur à 10 millions de francs. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Montier tendant à compléter le premier alinéa de cet article par les mots: « en respectant autant que possible les situations acquises. »

La parole est à M. Montier.

M. Guy Montier. Mes chers collègues, l'article 9 a pour but de coordonner les lignes de navigation pour qu'il n'y ait pas de concurrence malheureuse entre les diverses compagnies.

Il est prévu, dans cet article, que les créations de lignes nouvelles peuvent avoir lieu sans autorisation préalable, et que des accords de trafic doivent intervenir pour éviter des concurrences inutiles.

Je pense qu'il faut toujours respecter l'antériorité et les efforts constructifs que certaines compagnies ont pu faire en créant des lignes de navigation qui, étant devenues peu à peu prospères, peuvent être l'objet de convoitises.

C'est la raison pour laquelle je demande que l'on ajoute: « en respectant autant que possible les situations acquises », afin qu'une compagnie ne soit pas évincée aux dépens d'une autre.

D'ailleurs, mes collègues de la commission et M. le ministre semblaient d'accord pour accepter cette modification.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement accepte également l'amendement.

M. Janton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Janton.

M. Janton. Je ferai remarquer à notre collègue M. Montier, que le fait même que la commission et le Gouvernement aient pris cette position, montre bien que ce texte ne sert pratiquement à rien.

En effet, il demande qu'on respecte « autant que possible » les situations acquises.

De deux choses l'une: ou on les respectera parce qu'on se considérera comme lié et dans ces conditions il faut dire qu'on devra les respecter — mais alors il n'y a plus d'organisation possible de la marine marchande — ou bien alors on donne à ces mots « autant que possible » un sens extrêmement élastique et dans ces conditions on opposera toujours des raisons de service lorsque quelqu'un demandera le respect des droits acquis, et pratiquement ce texte-là ne sera pas appliqué.

J'ai par conséquent vraiment l'impression qu'il est absolument inutile de voter un tel amendement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Guy Montier. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Montier accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le premier alinéa de l'article 9, complété par l'amendement de Montier.

(Cet alinéa ainsi complété est adopté.)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole sur la six alinéas suivants de l'article 9 ?...

M. Guy Montier. Je demande la parole pour poser une question à M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. Montier.

M. Guy Montier. Il est indiqué, monsieur le ministre, à la fin de cet article, « qu'au cas où un armateur ne se serait pas conformé aux prescriptions des alinéas 4, 5 et 6 du présent article... » une amende administrative sera infligée.

Qu'arrivera-t-il si, l'amende étant payée, l'infraction continue ? Je ne crois pas que le texte ait rien prévu en dehors de l'amende, car la réquisition prévue un peu plus loin est d'une application différente. Quel est le moyen de faire cesser la contravention ?

M. le rapporteur. L'armateur sera fatigué avant le Gouvernement.

M. Guy Montier. Dix millions pour un bateau de 400 millions, ce n'est pas cher !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ce n'est pas cher, seulement si l'armateur ne veut pas se conformer aux alinéas 5 et 6, il tombera presque toujours sous le coup des articles qui suivent et la réquisition deviendra possible.

M. Guy Montier. Oh !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Si ! dans presque tous les cas. Je crois qu'il n'y a pas pratiquement d'exception.

Par conséquent, nous posons le principe de l'amende puisqu'il s'agit là d'infractions que nous voulons considérer comme mineures lorsqu'elles se produisent pour la première fois, donc, en principe, amende, et si les armateurs ne s'inclinent pas, dans presque tous les cas ils tomberont sous le coup de la réquisition qui est la sanction la plus grave.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les six derniers alinéas de l'article 9.

(Ces alinéas sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 9, complété par l'amendement de M. Montier.

(L'article 9, ainsi complété, est adopté.)

M. le président. « Art. 10. — Pendant une période de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, un décret pris, en conseil des ministres, sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, après avis du conseil supérieur de la marine marchande, déterminera les conditions dans lesquelles les armateurs de nationalité française seront tenus d'assurer les transports nécessaires à l'exécution du plan de reconstruction et de modernisation ainsi que tous ceux qui présentent un intérêt national.

« Toutefois, jusqu'au moment de l'installation du conseil supérieur de la marine marchande, le ministre des travaux publics et des transports pourra prendre directement les décrets visés au paragraphe précédent.

« Pendant l'application du régime défini au premier alinéa du présent article, les opérations d'affrètement, par qui que ce soit, des navires de plus de 500 tonnes de port en lourd s'ils sont de pavillon français, de tout tonnage s'ils sont de pavillon étranger, seront soumises à l'approbation du ministre des travaux publics et des transports. »

Sur les deux premiers alinéas de cet article, je ne suis saisi d'aucun amendement.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets ces deux alinéas aux voix.

(Ces alinéas sont adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Paumelle et les membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines et apparentés tendant, à la quatrième ligne du dernier alinéa de l'article 10, après les mots: « ...s'ils sont de pavillon français », à insérer les mots: « et des navires étrangers au service des compagnies françaises ».

La parole est à M. Paumelle pour soutenir son amendement.

M. Paumelle. Mesdames, messieurs, si j'ai cru devoir déposer, au nom de mon groupe et en mon nom personnel, l'amendement que vous avez en main, c'est que, dans la mesure que M. le ministre entend prendre par ce projet, le dernier paragraphe évince d'autorité le tonnage qui circule sous pavillon étranger.

Monsieur le ministre, dans votre exposé, vous nous disiez tout à l'heure que vous entendiez défendre la marine marchande française contre la concurrence étrangère. Ne pensez-vous pas qu'en raison des circonstances actuelles, étant entendu que notre marine marchande n'est pas encore constituée, qu'une telle mesure pourrait avoir des répercussions sous forme de représailles contre la marine marchande actuellement en cours de transport ?

Je me permets d'ajouter qu'un certain nombre d'armateurs français qui n'ont pu encore reconstituer à ce jour leur matériel, afin de servir leur clientèle pour les lignes qu'ils avaient auparavant à desservir ou certains ports auxquels ils étaient attachés ont, depuis, loué du fret étranger pour pouvoir reprendre leur activité.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, j'ai cru devoir déposer cet amendement, afin que les armateurs français qui louent du tonnage étranger puissent continuer à s'en servir en attendant que la flotte soit totalement reconstituée et afin d'éviter en même temps des représailles que la marine marchande française pourrait subir en ce moment.

Je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre, de vouloir bien réfléchir à l'amendement que j'ai présenté au nom de mon groupe, car je pense qu'il a son intérêt dans les circonstances actuelles pour la marine marchande ainsi que pour tous ceux qui travaillent dans nos ports, qu'il s'agisse des dockers ou des chantiers qui, comme vous l'avez dit tout à l'heure, tra-

vaillent sans relâche afin de nous permettre de récupérer notre marine marchande mais ne sont pas en mesure de nous donner entièrement satisfaction.

C'est pourquoi je demande à mes collègues de voter cet amendement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je m'en excuse auprès de M. Paumelle, mais je ne crois pas que son amendement soit indispensable.

L'article 10, dernier alinéa, prévoit des opérations d'affrètement de navires de plus de 500 tonnes en lourd, s'ils sont sous pavillon français, de tout tonnage s'ils sont sous pavillon étranger.

Par conséquent, cet article couvre tous les cas et je ne vois pas la nécessité d'un amendement qui ne pourrait avoir d'autre sens que de limiter aux navires de plus de 500 tonnes la restriction d'affrètement pour les navires étrangers au service de compagnies françaises.

Je ne sais pas très bien si c'est cela que vous avez voulu dire.

M. Paumelle. J'ai voulu dire par cette partie de mon amendement que les armateurs français qui ont des bateaux circulant sous pavillons étrangers, c'est-à-dire des bateaux affrètés par des armateurs français n'ayant pas le matériel suffisant pour naviguer avec leurs propres moyens, devraient avoir la faculté de continuer leurs opérations de transport en attendant que les ateliers français ou étrangers leur aient livré les bateaux commandés.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il n'y a aucune restriction dans le texte qui vous est soumis. Ils en ont le droit absolu.

M. Paumelle. Monsieur le ministre, vous avez dit que, pendant l'application du régime défini au premier alinéa du présent article — c'est-à-dire pendant les deux ans à venir — « les opérations d'affrètement, par qui que ce soit, des navires de plus de 500 tonnes de port en lourd s'ils sont sous pavillon français... » et vous ajoutez: « de tout tonnage, s'ils sont de pavillon étranger... ». C'est pourquoi je demande qu'il soit permis d'ajouter, après « s'ils sont de pavillon français » les mots « et de navires étrangers au service de compagnies françaises ».

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ils sont sous pavillon français ou sous pavillon étranger. Il n'y a pas une troisième catégorie.

Je m'en excuse, mais je vous assure que je ne vois pas très bien en quoi consiste l'amendement.

M. Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. Monsieur Paumelle, voulez-vous céder la parole à M. Laffargue ?

M. Paumelle. Bien volontiers.

M. le président. Avec l'autorisation de M. Paumelle, la parole est à M. Laffargue.

M. Laffargue. Monsieur le ministre, dans le texte vous indiquez que les navires de tout tonnage, s'ils sont sous pavillon étranger, seront soumis à l'approbation de M. le ministre des travaux publics et des transports.

Par exemple, si une compagnie française affrète par télégramme un navire disponible dans un port d'une colonie française, il faudra qu'il attende la décision que vous prendrez. Si ce tonnage est urgent, il ne sera pas libéré en temps voulu. Au contraire, nous vous restituons votre autorité sur les navires étrangers au service des compagnies françaises, auquel cas c'est différent, car vous avez autorité sur les compagnies françaises, tandis que ce texte, s'il est voté, vous conférerait une sorte d'autorité vis-à-vis des pavillons étrangers, et nous craignons, quelque diligente que soit votre administration, que ces retards ne permettent pas, dans certains cas, de donner une décision favorable en temps opportun et laissent échapper un tonnage qui serait extrêmement utile à l'économie nationale.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Si je comprends bien, cela veut dire que vous substituez en réalité à la phrase « de tout tonnage s'ils sont de pavillon étranger », la phrase proposée par M. Paumelle.

Dans ce cas, je dois dire que le Gouvernement n'est pas d'accord. En effet, s'il s'agit, à l'heure actuelle, de soumettre à un contrôle les opérations d'affrètement faites par des Français sur des navires étrangers, pour éviter une fraude qui consisterait, pour des importateurs français, par exemple, à faire des affrètements de navires étrangers pour des produits qui n'entrent pas dans le plan d'importation, alors qu'au même moment les affrètements nécessaires ne seraient pas fait pour des navires destinés à la réalisation de ce plan adopté par le Gouvernement.

J'ajoute que la concurrence qui pourrait s'exercer sur les prix des frets et les faire monter serait un danger sur lequel j'attire votre attention.

M. le président. Pour la clarté du débat, je relis le texte de cet amendement:

« Au troisième alinéa de cet article, après les mots: « de port en lourd s'ils sont de pavillon français », compléter la phrase par les mots: « et des navires étrangers au service des compagnies françaises ».

M. Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Laffargue. Je voudrais, monsieur le ministre, vous donner deux arguments.

Voici le premier. Le fret est une chose mobile et vous le savez bien. Pourquoi avez-vous vécu, en effet, le drame de l'essence ? Parce que vous avez libéré un certain nombre de transports que vous avez pensé pouvoir ressaisir à un moment donné, ce que vous n'avez pas pu faire au moment voulu. Il y aura donc un certain nombre de bateaux qui pourraient être affrétés par télégramme et qui vont être soumis à votre autorisation préalable. Si vous redoutez la contrebande, vous pouvez saisir ces bateaux à leur arrivée dans les ports français. Par conséquent, cet argument ne vaut guère.

D'autre part, songez quelle sera la situation des pays auxquels vous refuserez la disposition des bateaux, dont vous immobiliserez les bateaux parce que la décision ne sera pas assez rapide. Ne craignez-vous pas d'avoir à subir quelques représailles de leur part ?

Assurez votre autorité sur tous les bateaux appartenant aux compagnies françaises, mais laissez aux bateaux battant pavillon étranger la liberté de circuler sans autorisation expresse de vos services.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je peux dire que les autorisations de cette nature sont données par téléphone dans un délai de deux à trois heures. Il ne s'agit même pas de plusieurs jours. C'est extrêmement rapide.

Je voudrais, d'autre part, relever ce que vous venez de dire pour l'essence. Nous nous sommes trouvés, à ce moment-là, devant un phénomène plus grave que celui que vous avez souligné, à savoir la pénurie de tankers. C'est tout à fait différent.

M. le président. Monsieur Paumelle, maintenez-vous votre amendement ?

M. Paumelle. Après les explications qui viennent d'être données par M. le ministre, je veux bien retirer l'amendement, mais je demande à M. le ministre de vouloir bien, néanmoins, si une concurrence étrangère fait poids sur la marine marchande française, en raison des mesures que nous allons voter, tenir compte de la situation des armateurs français qui actuellement frètent des navires étrangers. Nous avons encore deux ans devant nous. Il est possible de faire quelque chose d'utile.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il va de soi que le Gouvernement tiendra compte de ses intérêts.

M. le président. L'amendement de M. Paumelle est retiré.

Nous en revenons, pour le troisième alinéa de l'article 10, au texte de la commission.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le troisième alinéa avec le texte de la commission.

(*Le troisième alinéa est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 10.

(*L'article 10 est adopté.*)

M. le président. « Art. 11. — En cas d'infraction aux décisions prises par le ministre des travaux publics et des transports, en exécution des dispositions de l'article 10 de la présente loi ainsi qu'aux mesures déterminées par le décret prévu au troisième alinéa de l'article 9, le ministre des travaux publics et des transports pourra infliger au contrevenant, sur avis conforme du conseil supérieur de la marine marchande, une amende administrative dont le montant ne pourra être inférieur à 100.000 francs, ni supérieur à 5 millions de francs.

« Si le contrevenant est une entreprise de navigation maritime, le ministre pourra, pour une durée n'excédant pas un an, prescrire la réquisition sans indemnité pouvant constituer un bénéfice, de tout navire appartenant à l'armateur défaillant, nécessaire à l'exécution du service. Cette réquisition sera prononcée par un arrêté concerté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques ».

Personne ne demande la parole sur les deux alinéas de l'article, qui ne sont pas contestés ?...

Je les mets aux voix.

(*Les deux alinéas sont adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Montier tendant à compléter le deuxième alinéa de cet article par les dispositions suivantes:

« Le navire ainsi réquisitionné sera confié, pour sa gestion, à une autre compagnie de navigation dans les conditions prévues par la charte-partie du 15 septembre 1940. »

La parole est à M. Montier.

M. Guy Montier. Je crois qu'il y a un point à préciser. Le texte a prévu comme sanction la réquisition des navires. Vous avez prévu, monsieur le ministre, que cette réquisition ne peut donner lieu à une indemnité, à un bénéfice, ce qui est normal. C'est donc une sanction. Mais il ne paraît pas que le texte ait prévu ce que vous ferez de ces navires réquisitionnés. Je crois donc qu'il serait bon de préciser ce que le gouvernement qui aura pris cette sanction fera de ces navires. Nous sommes revenus à l'économie de paix. Or, la réquisition n'existe pas dans notre droit normal du temps de paix. J'ai l'impression qu'on serait fort embarrassé de savoir ce que l'on fera de ces navires. C'est pourquoi je me suis permis de vous proposer ce texte qui vous donne la possibilité d'utiliser les navires en se servant de la charte-partie du 15 septembre 1940.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement ne peut accepter l'amendement de M. Montier, en raison de ses très grandes difficultés d'application. En effet, le navire étant réquisitionné, nous pouvons nous trouver dans la situation de fait suivante, qu'aucune compagnie de navigation ne voudra en assurer la gestion. Le cas peut se présenter à maintes reprises.

Dans ces conditions, le mieux pour nous serait d'obliger les compagnies qui possèdent le navire à continuer de le faire circuler pour le compte de l'Etat sous réquisition. Je crois que la solution serait meilleure que de confier le navire à une autre compagnie.

Ce n'est pas l'Etat qui prendrait l'opération en gérance; il obligerait la compagnie possesseur du bateau à assurer la gestion sous réquisition.

M. le président. La parole est à M. Montier.

M. Guy Montier. Monsieur le ministre, vous savez que lorsqu'un navire est réquisitionné, comme c'est le cas actuellement, et qu'il y a des avaries aux marchandises, la charte-partie de 1940 a prévu un partage de responsabilités entre l'Etat et la compagnie gestionnaire suivant certaines règles que je n'examinerai pas ce soir.

En cas de réquisition pure et simple, la compagnie de navigation va gérer pour le compte de l'Etat. Comment les conflits vont-ils se trouver résolus par nos tribunaux commerciaux, si vous n'avez pas précisé exactement les rapports qui existent entre l'Etat et la compagnie ?

Je comprends votre objection et qu'il faille supprimer de mon texte les mots: « A une autre compagnie de navigation... » Mais je crois que les conditions de la réquisition devraient être précisés, pour que l'on sache exactement où l'on va.

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est bien le cas actuel. Nous nous trouverons vis-à-vis de ces bateaux dans le cas où ceux-ci se trouvent actuellement.

M. Guy Montier. Mais actuellement vous avez une charte-partie qui définit les rapports entre l'Etat et les compagnies. Demain vous ne l'aurez plus.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous aurons le régime de la réquisition pure et simple, tel qu'il sera déterminé par les lois en vigueur au moment de la réquisition.

M. Guy Montier. Il n'y a pas de loi en vigueur à ce sujet.

M. le président. M. Montier maintient-il son amendement ?

M. Guy Montier. Je ne le maintiens pas, monsieur le président, puisque M. le ministre ne voit pas de difficulté pour l'avenir. Mais je crains qu'il ne fasse erreur.

M. le président. L'amendement est retiré.

L'article 11 est donc adopté dans le texte de la commission.

« Art. 12. — Pour l'établissement de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, et du prélèvement temporaire sur les excédents de bénéfices, les entreprises d'armement peuvent obtenir la déduction des provisions constituées par elles en vue du renouvellement du matériel naval acquis antérieurement au 1er janvier 1939 par prélèvement sur les bénéfices réalisés au cours des exercices clos, après le 31 décembre 1938, jusques et y compris le dernier exercice clos en 1944.

« Les conditions d'application de cette disposition sont fixées par décret. »

Sur l'article 12, la parole est à M. Cardonne.

M. Cardonne. Mesdames, messieurs, le rapporteur pour avis de la commission des finances, dans son exposé objectif, a indiqué que le vote de l'article 12, au sein de cette commission, avait été obtenu avec une certaine réticence. De nombreuses séances de la commission avaient été nécessaires et après les explications des fonctionnaires intéressés, il nous était apparu que, si nous votions cet article, nous allions donner à certaines entreprises d'armement un bénéfice ou plutôt une ristourne d'impôt qui n'était pas prévue par la légalité.

A la lumière de ces explications, nous avons cru comprendre qu'il existait présentement, au point de vue fiscal, deux catégories d'entreprises d'armement : celles qui n'ont pas déduit leur provision de leur déclaration et qui, en agissant ainsi, se sont conformées à la pure légalité, et celles qui, en accord, et j'appuie sur le terme, avec l'administration, ont déduit ces provisions.

Actuellement, on nous demande en somme, par l'article 12, de régulariser la situation fiscale des secondes.

Si vous acceptez l'article 12, il conviendra de rembourser, en toute logique et en toute équité, la première catégorie de ces contribuables, par imputation sur les impôts à venir. D'où, et nous tenons à le signaler, une perte très importante pour les finances.

Notre rapporteur a employé un terme qui est très juste, terme qui était dans la bouche de tous les commissaires de la commission des finances: Si nous faisons ceci, disait-il, nous donnerons une subvention déguisée.

Avant de quitter la tribune, M. Courrière a posé une question à laquelle M. le ministre n'a pas répondu. Il demandait à connaître le montant que représentait cette ristourne d'impôt. Ceci nous éclairerait, car ce montant nous indiquera également la perte qui incombera au budget de l'Etat et le montant de cette subvention déguisée.

Pour toutes ces raisons, nous avons cru bon, nous commissaires communistes, de ne pas voter l'article 12.

M. le président. Le premier alinéa de l'article 12 n'est pas contesté.

Je le mets donc aux voix.

(*Le premier alinéa de l'article 12 est adopté.*)

M. le président. Sur cet article, je suis saisi d'un amendement présenté par MM. Reverbori, Léonetti, Denvers et les membres du groupe socialiste S. F. I. O. tendant à insérer entre le premier et le second alinéa un nouvel alinéa ainsi conçu:

« Ne pourront bénéficier des avantages prévus dans le présent article les entreprises d'armement qui ont été frappées d'une peine d'amende en application de l'ordonnance réprimant les profits illicites. »

La parole est à M. Reverbori pour soutenir l'amendement.

M. Reverbori. Mes chers collègues, je ne reprendrai pas l'argumentation de M. Courrière parlant au nom de la commission des des finances, argumentation à laquelle vient de faire allusion notre collègue M. Cardonne.

Il a fait une démonstration, en effet, très pertinente pour indiquer que le texte de cet article 12 se traduisait très exactement par l'octroi d'une subvention déguisée à diverses entreprises d'armement.

Nous n'irons pas aussi loin que nos collègues communistes de la commission des finances, et nous ne nous refuserons pas à régulariser une situation dans laquelle l'administration de l'époque, et je dirai presque celle d'à présent — puisque cela dure depuis longemps, d'après ce que l'on nous a dit, depuis 1941 ou 1942 — une situation dans laquelle l'administration a de très lourdes responsabilités.

Mais, par contre, le texte de l'article 12 m'inquiète sérieusement, car quelles sont, en effet, les compagnies qui peuvent obtenir la déduction des provisions constituées par elles en vue du renouvellement du matériel naval ?

Ce sont celles qui ont réalisé des bénéfices, car où il n'y a pas de bénéfices, il n'y a pas de provisions à déduire.

Or, à quelle époque des bénéfices ont-ils été réalisés ? Du 1er janvier 1939 au 31 décembre 1944, c'est-à-dire pendant une période où les compagnies maritimes n'étaient pas dans une situation telle qu'elles pouvaient réaliser de grands bénéfices, à part une catégorie de ces compagnies, celles qui on pu travailler pour les troupes d'occupation.

Comme nous ne voulons pas que ces dernières puissent bénéficier des avantages qui sont prévus dans le premier alinéa de cet article 12, j'ai déposé au nom du groupe socialiste un amendement que M. le président a bien voulu lire et que je demanderai au Conseil de la République de voter.

Nous n'avons visé dans cet amendement que les compagnies qui ont été frappées d'une amende et non pas d'une simple

confiscation de profits illicites, car l'amende est pour nous la sanction grave ayant frappé la collaboration économique.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je précise que les articles 12 et 13 ont été introduits dans le texte à la demande du ministre des finances pour les raisons suivantes:

D'abord, les deux articles 12 et 13 sont évidemment liés.

On a voulu que toutes les compagnies de navigation qui, pendant la guerre, n'ont pas pu renouveler leur matériel, et qui, s'il n'y avait pas eu la guerre, auraient constitué des provisions normales pour ce renouvellement puissent fournir un effort considérable à l'armement et consacrer toutes ces provisions à l'achat du matériel qu'elles n'ont pas pu acquérir pendant les hostilités.

C'est la raison pour laquelle il y a une déduction de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, et du prélèvement temporaire, exclusivement sur ces deux postes pour les provisions qui pouvaient être constituées pendant cette période.

On peut faire observer, et c'est sur ce plan que l'amendement qui vient d'être proposé est acceptable, qu'un certain nombre de ces compagnies ont réalisé des bénéfices du fait de la collaboration économique.

Si elle est sanctionnée par une amende au titre des profits illicites, elle devient incontestable; mais je ne voudrais pas prétendre que toutes les compagnies de navigation ont réalisé des bénéfices de cette nature.

Je me permets de vous signaler qu'un très grand nombre de bateaux de la flotte marchande française, parmi ceux précisément qui ont subi le plus de dommages, sont passés du côté de la France libre, et ceux-là au moins doivent être félicités de leur action.

C'est pourquoi je ne peux pas accepter la suppression totale de l'article 12, mais je puis accepter l'amendement qui a évidemment pour objet de priver du bénéfice de l'article 12 ceux qui ont été en état de collaboration économique incontestable avec l'ennemi.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Laffargue. Je voudrais donner l'adhésion de nos amis à l'amendement de M. Reverbori et féliciter le Gouvernement d'avoir introduit dans ce texte cette notion d'amortissement.

Le drame de l'industrie française, dans sa généralité, est que la fiscalité a été telle qu'elle a interdit dans les affaires les amortissements de matériel.

C'est par une bonne politique de fiscalité, tenant compte de la nécessité des amortissements de matériel, que nous réussirons dans notre plan de reconstruction et de rééquipement de ce pays; et ce texte, nous le voterons avec le plus grand plaisir.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement accepté par le Gouvernement et la commission

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le dernier alinéa de l'article 12, qui ne fait l'objet d'aucune contestation.

(*Le dernier alinéa de l'article 12 est adopté.*)

M. le président de la commission. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Je voudrais demander une explication à M. le ministre.

Sur l'article 12 il possible, il est certain, qu'il peut y avoir une situation inégale entre les entreprises de navigation comme l'a fait remarquer M. Cardonne.

Il s'était engagé des pourparlers entre M. le secrétaire général de la marine marchande et M. le ministre des finances en vue de permettre aux armateurs de constituer des pensions pour le renouvellement de leur matériel naval en franchise de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux.

A une certaine époque, certaines compagnies de navigation décidèrent de régler l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux tandis que d'autres attendaient le résultat des négociations.

Ceux-ci bénéficieront sans difficultés du texte que nous sommes prêts à voter.

Je demande que ceux qui plus soucieux de remplir ce qui apparaissait comme leur obligation fiscale se sont excusés, puissent ne pas se trouver dans une situation inférieure à ceux qui ont ajourné indéfiniment le règlement de leurs impôts.

C'est pourquoi j'estime que le décret prévu dans le dernier alinéa devrait prévoir cette situation. C'est tout simplement ce que je voulais dire à M. le ministre des travaux publics.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre. Si, précisément, nous avons prévu cette disposition, c'est pour régler des situations de ce genre.

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 12 complété par l'amendement de M. Reverbori.

(*L'article 12, ainsi complété, est adopté.*)

Le Conseil de la République voudra sans doute suspendre sa séance pendant quelques instants. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à zéro heure dix minutes, est reprise à zéro heure trente cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous en étions arrivés à l'article 13.

J'en donne lecture:

« Art. 13. — Pour l'application de l'article 7 *bis* du code général des impôts directs, les entreprises d'armement bénéficient, en vue du remploi du prix de cession des navires vendus, d'un délai spécial qui prendra fin le 31 décembre 1951.

« Dans le cas où le remploi n'aura pas été effectué dans ce délai, la plus-value sera, nonobstant l'expiration des délais de répétition, rapportée tant aux bases de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux que, le cas échéant, du prélèvement temporaire sur les excédents de bénéfices et de la confiscation des profits illicites dans les conditions prévues par les articles 3 et 4 de l'ordonnance n° 45-524 du 31 mars 1945.

« Les indemnités perçues à raison des navires perdus alors qu'ils étaient affrétés ou réquisitionnés par l'Etat doivent avoir été employées en achat ou construction de navire avant le 31 décembre de la cinquième année suivant celle au cours de laquelle ces indemnités ont été perçues, faute de quoi lesdites indemnités sont, pour l'établissement de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, rapportées aux bénéfices de l'exercice en cours à la date de leur perception. »

Cet article n'est pas contesté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 13.

(*L'article 13 est adopté.*)

M. le président. « Art. 14. — Les compagnies de navigation maritime ne peuvent prendre de participation nouvelle ou étendre les participations qu'elles détiennent dans des entreprises n'ayant pas de rapport direct avec l'activité maritime, sans l'autorisation du ministre des travaux publics et des transports, après avis du conseil supérieur de la marine marchande.

« Un arrêté concerté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques fixera les conditions dans lesquelles les placements autres que les participations des compagnies débitrices de soultes envers l'Etat ou subventionnées par l'Etat devront être soumis à autorisation. »

Sur l'article 14, je suis saisi de plusieurs amendements.

Le premier, présenté par M. Montier, tend à rédiger comme suit cet article: « Les compagnies de navigation maritime bénéficiant de subventions ou débitrices de soultes envers l'Etat, au titre du remplacement de navires perdus sous affrétement ou sous réquisition et éventuellement au titre des navires reconstitués dans le cadre de la législation sur les dommages de guerre, ne peuvent prendre de participation nouvelle ou étendre les participations qu'elles détiennent dans des entreprises sans l'autorisation du ministre des travaux publics et des transports après avis du conseil supérieur de la marine marchande.

« Un arrêté concerté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques fixera, pour les compagnies de navigation visées ci-dessus, les conditions dans lesquelles les placements autres que les participations devront être soumis à autorisation. »

Pour la clarté du débat, il y aurait lieu, si le Conseil n'y fait pas opposition, de procéder par division et d'examiner séparément chacun des deux alinéas. (*Assentiment.*)

Sur le premier alinéa de cet amendement, la parole est à M. Montier.

M. Guy Montier. Mesdames, messieurs, avant de justifier la première partie de mon amendement, je voudrais poser une question à M. le ministre.

Dans l'article 14, tel qu'il nous est proposé, il est fait état des compagnies de navigation maritimes. Or, si j'ai bien compris les explications de M. le ministre, le mot « compagnies » englobe non seulement les sociétés, mais également les particuliers. C'est un point, je crois, qu'il serait bon de préciser.

J'attire votre attention, monsieur le ministre, sur l'article 8 que nous avons voté tout à l'heure et dont je rappelle les termes:

« Les propriétaires de navires jaugeant moins de 500 tonneaux de jauge brute ne sont pas soumis, en ce qui concerne ces navires, aux dispositions de la présente loi. »

Remarquez que l'article 8 est restrictif, puisque c'est uniquement aux propriétaires de navires de moins de 500 tonneaux que la loi ne s'applique pas.

L'interprétation littérale de l'article 14, dans la rédaction qui nous est présentée, interdit donc aux propriétaires — non en société — d'un navire de moins de 500 tonneaux de prendre une participation sans l'autorisation du ministre, car l'article 8 limite l'application de la loi uniquement en ce qui concerne le navire, non en matière de participation ou de placement. C'est également un point sur lequel je voudrais que, tout à l'heure, M. le ministre me donnât quelques explications.

J'en arrive maintenant à mon amendement. Jusqu'à présent, dans notre droit français, les industriels et les commerçants jouissent d'une très grande liberté. Lorsqu'une société, Citroën par exemple, qui travaille pour l'Etat en vendant des camions à l'armée, veut faire un placement ou une participation, elle ne demande l'avis de personne.

Or, nous allons créer une nouvelle catégorie d'industriels et de commerçants en prenant le texte qui nous est proposé; ce sera une catégorie mineure subissant une tutelle permanente.

Peut-être s'agit-il là de l'influence des méthodes nouvelles de dirigisme ? Je n'en sais rien et je ne veux pas prononcer de mots qui pourraient soulever dans cette Assemblée très calme un peu d'émoi. On est cependant obligé de constater que l'on crée une nouvelle catégorie d'industriels en la soumettant à une tutelle permanente de l'administration et du ministre.

Je demande qu'on reprenne le texte de M. le ministre lui-même, texte que j'ai d'ailleurs rendu légèrement plus sévère par mon amendement. Je conçois très bien que, lorsqu'une compagnie de navigation a des dettes à l'égard de l'Etat, lorsquelle doit de l'argent pour des soultes de réparations de navires, par exemple, lorsque, pour travailler, il lui faut des subventions — et c'est pourquoi j'ai complété le texte de M. le ministre par le mot « subvention » — je conçois très bien, dis-je, que cette compagnie de navigation doive d'abord payer ses dettes avant de faire des investissements; c'est normal.

Mais lorsqu'une compagnie de navigation ne doit rien à personne, et en particulier à l'Etat, pourquoi la considérer comme une société mineure ?

C'est pourquoi je vous demande de reprendre le texte du Gouvernement tel qu'il est rédigé dans la deuxième lettre rectificative et d'y ajouter simplement que, légalement, les sociétés qui bénéficient de subventions n'auront point droit à cette disposition.

Remarquez, d'ailleurs, que le texte qui vous est soumis actuellement par la commission est plus sévère que le texte primitif qui avait été présenté par M. Jules Moch, car celui-ci prévoyait, dans son article 13, que seules les compagnies ayant plus de 100 tonneaux de jauge brute seraient soumises à cette réglementation.

On va aujourd'hui beaucoup plus loin, et, d'après l'interprétation littérale des textes que je viens de vous lire, il semble que même le petit propriétaire d'un bateau de 500 tonneaux — et je ne crois pas que telle est l'intention de M. le ministre, tout au moins je l'espère — ou toute personne qui s'intéresse à la marine, se trouve exclue sans exception ni réserve.

Il faudrait donc établir les mêmes libertés pour la marine que pour le commerce, si l'on ne veut pas écarter un certain nombre de personnes de cette profession.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de reprendre le texte de M. le ministre, complété par mon amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je voudrais, tout d'abord, donner deux précisions à M. Montier, puisqu'il me les a demandées.

La première c'est que le terme « compagnies de navigation maritime » a pour nous le même sens que celui « d'entreprises d'armement » qui est employé aux articles 12 et 13.

La vérité c'est que le texte rédigé par le ministre des travaux publics emploie la terminologie « compagnies de navigation » alors que le ministre des finances utilise celle « d'entreprises d'armement ». Mais, dans notre esprit, le sens est le même.

Il n'est pas douteux, puisque l'article 8 est formel, que l'article 14 ne s'applique pas aux navires jaugeant moins de 500 tonneaux. L'article 8 dit que « les propriétaires de navires jaugeant moins de 500 tonneaux de jauge brute ne sont pas soumis, en ce qui concerne ces navires, aux dispositions de la présente loi », c'est-à-dire à tous les articles de la présente loi. Le texte est absolument formel, vous avez donc là une garantie.

En ce qui concerne votre amendement, je laisserai, bien entendu, au Conseil de la République le soin de choisir entre mon premier texte et celui qui fut adopté par l'Assemblée nationale. Je ne lui demanderai cependant pas de repousser un texte que j'ai présenté moi-même.

Toutefois, je dois dire que dans le texte de l'Assemblée nationale il y a une distinction qui, à mon avis, a sa valeur: c'est celle qui est faite entre la participation et le placement.

Dans le texte de l'Assemblée nationale, il s'agit de participations à des entreprises n'ayant pas de rapports directs avec l'activité maritime; c'est la possibilité pour les compagnies de navigation maritime de prendre des participations dans un très grand nombre d'entreprises qui, pratiquement, n'ont rien à voir avec leur activité normale.

Ces entreprises se trouvent parfois devant un déficit assez considérable qui les amène, par la suite, à demander des subventions de l'Etat; même si elles n'ont jamais été demandées, nous pouvons supposer qu'elles seront sollicitées un jour. Par conséquent, il y a là un danger incontestable.

Au contraire, lorsque nous parlons du placement, il ne s'agit pas, dans l'esprit de la loi, ni dans celui du Gouvernement, d'opérations qui sont de simples opérations trésorières.

Il y a placement, lorsqu'une compagnie tient des fonds, les emploie en bons du Trésor pendant trois mois, sachant qu'elle aura, trois mois plus tard, des échéances auxquelles elle devra faire face.

Il y a placement lorsqu'il s'agit de dépôt de fonds dans une banque. Il y a placement dans un très grand nombre de cas, où, évidemment, l'intervention du ministre des travaux publics alourdirait considérablement le fonctionnement des compagnies.

J'aimerais donc que, dans le texte final qui résultera de la discussion des différents amendements proposés à l'article 14, on retienne tout de même cette distinction entre participation et placement, en évitant — ce que nous avions obtenu de l'Asemblée nationale — que le ministre des travaux publics soit obligé d'intervenir dans tous les placements des compagnies, ce qu'il ne pourrait pas faire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. Sur ce point, à la majorité, la commission s'est prononcée contre l'amendement.

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des finances.

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. J'ai entendu la demande de M. Guy Montier et la réponse de M. le ministre des travaux publics au sujet de l'interprétation des mots: « compagnies de navigation maritime ».

Je ne suis pas satisfait de cette interprétation. J'avais pensé que, en établissant le texte, on avait voulu faire la différence entre les sociétés et les particuliers.

Mon interprétation était basée, précisément, sur les termes différents que comportent les articles 12 et 13, d'une part, et l'article 14, d'autre part. Dans les articles 12 et 13, on parle d' « entreprises d'armement ». Nous avions pensé, à la commission des finances, qu'il s'agissait de tous les armateurs, quels qu'ils soient, particuliers ou sociétés. A l'article 14 on parlait de « compagnies de navigation maritime », ce qui nous laissait supposer que l'on prévoyait seulement ce qui concernait les sociétés elles-mêmes.

Il est incontestable que, dans l'interprétation que j'ai donnée du sens que la commission des finances voudrait attribuer à l'article 14, on n'a pas entendu viser les particuliers.

Il est certain que lorsqu'un particulier est propriétaire d'un bateau, on ne pourra l'astreindre, lorsqu'il fera un placement, à obtenir l'autorisation du ministre, parce que ce particulier a sa fortune personnelle mêlée avec la ou les sommes qui servent à gérer son entreprise.

Au contraire, lorsqu'il s'agit d'une société qui a une comptabilité particulière, on peut connaître l'emploi de ses fonds et le montant des sommes qu'elle possède. La situation est différente. Le Gouvernement

ou le ministre peut contrôler l'emploi des fonds qu'elle possède. D'ailleurs, lorsque cette société est en difficulté, elle s'adresse à l'Etat pour obtenir la subvention nécessaire à la bonne marche de ses affaires.

Pour éviter toute confusion, étant donné l'interprétation fournie par M. le ministre, la commission m'a chargé de déposer un amendement à l'article 14. Après les mots: « les compagnies de navigation maritime », elle propose d'ajouter les mots: « constituées sous la forme de sociétés », c'est-à-dire que l'article 14 ne s'appliquerait strictement qu'aux sociétés et laisserait à l'écart les particuliers.

M. Guy Montier. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Montier.

M. Guy Montier. Monsieur le ministre, si j'ai bien compris vos explications, l'Assemblée nationale et notre commission également seraient favorables au texte qui nous est présenté par la commission.

Autrement, on risque, en effet, de voir des placements s'effectuer d'une façon peut-être malheureuse, les compagnies perdre de l'argent, avoir besoin de nouveaux capitaux et vous demander des subventions que vous serez obligé de leur accorder.

Je crois avoir ainsi résumé les explications qui ont été données. Je me permets de vous faire observer, monsieur le ministre et mes chers collègues, que si c'est ainsi, c'est fort dangereux, car vous venez de prendre l'engagement — quand je dis: « Vous venez de prendre l'engagement », il serait plus exact de dire: « On prendrait ainsi l'engagement », implicitement, en contre-partie de l'interdiction de placement libre, de donner des subventions aux compagnies de navigation qui, demain, feront de mauvaises affaires.

Vous expliquez et vous justifiez cette interdiction de liberté de placement et de participation par des possibilités de pertes et des subventions quasiment obligatoires de la part du Gouvernement.

J'attire donc, mesdames et messieurs, votre attention sur l'importance de la décision que vous allez prendre et du vote que vous allez prononcer. Si vous suivez mon texte, on considérera que les compagnies de navigation sont majeures comme les autres sociétés françaises. Si elles font de mauvaises affaires, nous serons maîtres ou non de leur donner des subventions, si nous le jugeons utile.

D'après le texte de la commission, la justification de cette tutelle sur les compagnies de navigation, c'est la quasi obligation de leur donner des subventions.

C'est pourquoi je demande à M. le ministre et aux membres de la commission de réfléchir à nouveau sur les conséquences que cela va entraîner, et de bien vouloir reprendre mon texte qui donne la liberté à tous, et particulièrement à l'Etat qui n'est pas lié par des subventions éventuelles.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je ne peux pas laisser dire ici que l'Etat prend l'engagement de donner des subventions à toutes les compagnies maritimes qui seront, demain, en péril.

Ce que je me contente de dire, c'est que je ne veux pas que des compagnies maritimes puissent être déficitaires lorsqu'il s'agira — et le cas peut se présenter — de compagnies dont l'arrêt du trafic constituerait, pour la France, du point de vue commercial comme du point de vue du prestige, une perte qu'elle ne pourrait pas accepter.

Il peut y avoir des cas où la France sera obligée de maintenir un trafic sur des lignes essentielles. Dans ces conditions, il est peut-être bon de prendre certaines précautions et de permettre à l'Etat d'autoriser — je ne dis pas de « diriger » — les participations et non pas, je le répète, les placements.

Je déclare tout de suite que je ne suis par d'accord avec M. Courrière, car il y a des formes de sociétés qui sont extrêmement variables. Il y a des particuliers qui sont propriétaires de navires, il y a des sociétés en nom collectif, des sociétés à participations, des sociétés anonymes. Toutes ces sociétés ou tous ces particuliers qui possèdent des navires de plus de 500 tonneaux ont — sauf quelques exceptions — des capitaux qui représentent des sommes considérables.

Dans ces conditions, je crois que la restriction que nous faisons sur les participations peut jouer aussi bien vis-à-vis des particuliers que des sociétés. Il est bien évident que ce que j'ai dit tout à l'heure pour les placements, est encore plus vrai pour les particuliers que pour les sociétés et qu'il ne saurait être question d'empêcher un particulier de placer sa fortune personnelle.

Je crois que là, précisément, la distinction que j'ai faite tout à l'heure joue pleinement.

M. le président. Pour la clarté des débats, il est nécessaire d'abord de statuer sur l'amendement présenté par M. Courrière qui ne va pas à l'encontre de l'amendement présenté par M. Guy Montier.

Par conséquent, c'est l'amendement présenté par M. Courrière qui est actuellement en discussion.

La parole est à M. le rapporteur, pour avis, de la commission des finances.

M. Courrière, *rapporteur, pour avis, de la commission des finances.* Je m'excuse, mais, je me suis certainement très mal exprimé. D'abord, si vous le voulez bien le représentant de la commission va laissez la place au civiliste. Nous nous trouvons devant une situation particulière, celle d'une personne ayant une fortune personnelle qui chaque fois qu'elle voudra faire un placement va être dans la nécessité de demander l'autorisation du ministre.

Il faut tout de même voir la portée du texte que nous allons voter. Cette fortune est celle d'une personne et non pas celle de la société qui gère elle-même ce qu'elle possède. Il n'y a pas de distinction possible entre ce qui est personnel au propriétaire du bateau et ce qui appartient à l'affaire qu'il gère lui-même. C'est un seul et même portefeuille.

Il n'est pas possible de savoir exactement si le placement qu'il fera sera fait en son son nom personnel ou au nom de l'affaire qu'il possède.

Il n'existe pas en droit français à l'heure actuelle des possibilité de faire une séparation déterminée dans certains cas pour une hypothèse pareille.

Vous allez mêler, par conséquent, les avantages ou les revenus personnels de quelqu'un avec les revenus qui proviennent de son affaire. Vous allez le gêner terriblement. Si vous votez le texte tel qu'il est présenté, il ne sera plus possible au propriétaire d'un bateau de faire un placement sans l'autorisation du ministre.

C'est pour cette raison que la commission des finances ayant étudié cette affaire de très près a jugé absolument nécessaire de faire la distinction entre les propriétaires particuliers et les sociétés dont on connaît très exactement les fonds et dont on sait très exactement de quoi elles peuvent disposer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. La commission est entièrement d'accord avec M. Courrière. D'ailleurs, je crois que M. Courrière a traduit dans son amendement les observations faites ce matin, en sa présence, à la commission de la marine pour préciser cette distinction entre les particuliers et la société.

Nous sommes en présence d'un particulier. Il faudrait qu'on pût faire une séparation de patrimoine afin de distinguer le patrimoine affecté au commerce maritime.

Il me paraît matériellement impossible, je dis matériellement plus encore que juridiquement de faire la distinction qui s'imposerait pour le texte en présence, puisqu'il doit s'appliquer à un particulier. Quand il s'agit d'une société quelle qu'en soit la forme civile distincte il n'y a pas obstacle, parce que le patrimoine affecté au commerce maritime est nettement déterminé.

Il s'agit d'un particulier dont le patrimoine est confondu avec l'ensemble juridiquement. Il est impossible de distinguer.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Permettez-moi de faire au moins une objection.

Lorsque ce particulier — et sur ce point je rejoins dans une certaine mesure l'amendement de M. Montier — est débiteur de soultes envers l'Etat, ou a reçu des subventions de l'Etat, il faudrait que la règle que vous suivez envers les sociétés lui soit applicable. A cela il y aurait un extrême danger.

Je veux appliquer la distinction, mais sous les réserves que j'ai indiquées tout à l'heure; sinon elle serait impossible.

M. le président de la commission. Dans ce cas là, j'accepte.

M. le président. Si je comprends bien le Gouvernement s'oppose à l'amendement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Sous cette forme, monsieur le président.

M. le président. Je suis saisi par M. Courrière, au nom de la commission des finances, d'un amendement tendant à ajouter après: « Les compagnies de navigation maritime » les mots suivants: « constituées sous la forme de sociétés ».

C'est cet amendement que je dois mettre aux voix. Il est accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

M. le président de la commission. Je reconnais que si un particulier est débiteur de l'Etat, tout son patrimoine est

engagé. Il n'y a pas de distinction à faire entre son patrimoine affecté au commerce maritime et le reste. Dans ce cas, l'objection que nous faisons ne porte pas.

M. le président. Je désirerais savoir si le texte est accepté par la commission.

M. le rapporteur. Réservons-le provisoirement, monsieur le président, en attendant que la rédaction soit au point.

M. le président. Il paraît difficile de réserver l'alinéa.

M. le président de la commission. Je crois que la difficulté n'existera pas si l'on admet que seules les entreprises débitrices de l'Etat sont soumises à cette autorisation.

M. le président. Il n'est pas possible de voter définitivement un texte sur lequel on reviendra ensuite.

M. Guy Montier. Comme le fait remarquer M. le président de la commission, si seules les compagnies débitrices n'ont pas droit de placer leurs fonds comme elles le veulent, le texte de M. Courrière ne soulève aucune difficulté.

Si l'on vote d'abord sur mon amendement, la chose est possible, sinon, il faudra renvoyer à la commission.

M. le président. M. le président de la commission demande-t-il le renvoi devant la commission ?

M. le président de la commission. Je crois qu'il faut d'abord se prononcer sur l'amendement de M. Montier.

M. le président. L'amendement de M. Courrière est donc retiré ?

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Non, monsieur le président. Nous demandons que l'article soit réservé.

M. le président. Si vous le voulez, pour la clarté du débat, l'article 14 sera réservé pendant quelques instants.

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Je voudrais donner une explication qui, je crois, permettrait de continuer la discussion. Si l'amendement de M. Montier est adopté, mon amendement n'a plus aucune signification.

M. le président. Le Conseil est-il d'accord pour que la première partie de l'amendement de M. Montier soit mise aux voix ?

Cet amendement est repoussé par la commission, mais accepté par le Gouvernement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est le texte initial du Gouvernement. Le Gouvernement ne peut pas s'y opposer.

M. le président. La première partie de l'amendement de M. Montier est acceptée par le Gouvernement et repoussée par la commission.

M. le président de la commission. A la majorité de la commission !

M. le président. Je mets aux voix la première partie de l'amendement de M. Montier.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, le Conseil, par assis et levés, repousse la première partie de l'amendement.)

M. le président. Nous revenons donc au texte de la commission. Il devient nécessaire de statuer sur l'amendement présenté par M. Courrière.

Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. La commission accepte l'amendement de M. Courrière.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement propose au Conseil de la République un texte dont il faudrait que la commission assure la rédaction et qui dirait ceci : « Lorsqu'il s'agit de sociétés, toutes les participations doivent être soumises à l'autorisation du Gouvernement ; lorsqu'il s'agit de particuliers, doivent être seules soumis à l'autorisation du Gouvernement ceux qui sont débiteurs de soultes envers l'Etat ou bénéficient de subventions. »

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. Nous acceptons la suggestion de M. le ministre et, en attendant la rédaction du texte, nous demandons que l'article 14 soit réservé.

M. le président. L'article 14 est réservé.

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Mammonat et les membres du groupe communiste et apparentés tendant à insérer, après l'article 14, un article additionnel 14 *bis* ainsi rédigé :

« Le ministre des travaux publics et des transports, est autorisé, après avis du ministre de l'économie nationale et du ministre des finances, à désigner un commissaire du Gouvernement auprès des conseils d'administration des entreprises d'armement ayant possédé au 2 septembre 1939 un minimum de cent mille (100.000) tonneaux de jauge brute.

« Ce commissaire assiste à toutes les séances du conseil d'administration et des comités constitués dans son sein, ainsi qu'à toutes les séances de l'assemblée générale des actionnaires. Il peut demander communication de tous les documents de la compagnie. Il peut opposer son veto à toutes décisions qui seraient contraires à l'intérêt national, prises par le conseil d'administration ou l'un des comités constitués dans son sein, ou par l'assemblée générale. Il peut proposer au conseil d'administration toutes mesures qui lui paraissent conformes à l'intérêt général et, en particulier, celles qui correspondent aux avis du conseil supérieur de la marine marchande.

« La compagnie peut, dans un délai de huit jours, faire appel de la décision du commissaire du Gouvernement devant le ministre des travaux publics et des transports. Celui-ci est tenu de se prononcer dans les dix jours.

« Aucune compagnie ni ses administrateurs ne peuvent se prévaloir de la présence d'un commissaire du Gouvernement pour échapper aux responsabilités civiles ou pénales qu'ils seraient susceptibles d'avoir encourues ».

La parole est à M. Mammonat, pour soutenir son amendement.

M. Mammonat. Dans le passé, l'armement privé n'ayant pas fait preuve d'un grand souci pour utiliser les subventions que lui accordait le Gouvernement, le groupe communiste, par voie d'amendement, reprend l'article 13 du projet initial du Gouvernement.

En effet, au mois de février 1947, en déposant un texte portant réorganisation de la marine marchande, le Gouvernement, dans l'article 13, prévoyait, en tenant compte des agisseemnts antérieurs de l'armement privé, des commissaires du Gouvernement auprès des conseils d'administration des entreprises d'armement ayant possédé au 2 septembre 1939 un minimum de 100.000 tonneaux de jauge brute.

L'article est celui dont M. le président vient de vous donner lecture ; par les prérogatives assurées au commissaire, toutes garanties sont données au Gouvernement et j'indique que, pour faire repousser cet amendement, M. le rapporteur du projet, à l'Assemblée nationale, a fait valoir toute une série de considérations et de suppositions ; mais je pose une question : quand le Gouvernement proposait l'article 13, était-il persuadé de son utilité ?

Alors, s'il était utile en février 1947, nous ne pensons pas, je ne pense pas que la situation de notre marine marchande se soit améliorée depuis.

Si la situation de la marine n'est pas améliorée, le Gouvernement pense-t-il peut-être que tous les représentants de l'armement privé, comme cela, d'un seul coup, ont eu le souci de l'intérêt supérieur du pays ? Je ne le pense pas. Voilà pourquoi, par voie d'amendement, je reprends cet article 13 contenu dans le projet initial du Gouvernement car, il faut le reconnaître, l'Etat répond toujours, a toujours répondu aux appels de l'armement privé. Subventions, renflouements, furent opérés aux frais de l'Etat, aux frais de la nation. Mais l'Etat, avant la guerre, n'avait aucun contrôle sur les armateurs qui, eux, ne se souciaient pas de l'intérêt du pays ; il est évident qu'ils ne se sont jamais préoccupés de développer nos lignes et de faire prospérer notre marine marchande. Voilà pourquoi, en terminant, je demande au Conseil de la République de bien vouloir adopter l'amendement que je propose au nom du groupe communiste.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement et s'en tient au texte proposé.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement repousse également l'amendement.

M. Mammonat. Je dépose une demande de scrutin public.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement présenté par M. Mammonat, repoussé par le Gouvernement et par la commission.

Je suis saisi d'une demande de scrutin signée par quinze membres du groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	300
Majorité absolue	151
Pour l'adoption	83
Contre	217

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

M. le président. « Art. 15. — Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, une société anonyme sera constituée par apports de l'Etat et de la Compagnie de messageries maritimes, dans les conditions ci-après:

« *a*) L'Etat fera apport:

Du matériel naval actuellement en service et des approvisionnements existant à bord et dans les magasins, dont il aura pris possession en exécution de l'article 14 de la convention du 29 novembre 1920, à l'expiration de celle-ci;

De tels autres navires dont il pourra disposer;

« *b*) La Compagnie des messageries maritimes sera tenue d'apporter:

La raison sociale « Compagnie des messageries maritimes »;

Les navires en service ou à flot dont elle est propriétaire à la date de la publication de la présente loi ou les créances et indemnités, de quelque nature qu'elles soient, qui viendraient à se substituer auxdits navires antérieurement à la constitution de la société;

Les immeubles, mobiliers, outillages et installations faisant partie de son patrimoine à la date de la promulgation de la présente loi;

Les participations qu'elle détient à cette même date dans d'autres entreprises.

« Seront distraits des apports de la compagnie, ceux des éléments visés ci-dessus que le ministre des travaux publics et des transports ne jugera pas nécessaires à l'exploitation maritime de la société.

« *c*) L'ancienne Compagnie des messageries maritimes, subsistant sous la dénomination qu'elle prendra, ne pourra, pendant une période de cinquante années entières, à compter de la promulgation de la présente loi, créer ou entretenir soit directement ou indirectement des lignes régulières sur les trafics réguliers de la société créée par le présent article, sauf autorisation du ministre des travaux publics et des transports;

« *d*) L'évaluation des apports respectifs de la compagnie et de l'Etat sera fixée par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques, sur proposition d'une commission présidée par un conseiller maître à la cour des comptes et comprenant:

Un représentant du ministre des finances et des affaires économiques;

Un représentant du ministre des travaux publics et des transports;

Deux représentants de la Compagnie des messageries maritimes.

« La commission pourra se faire assister de rapporteurs ou d'experts pris hors de son sein.

« Si la désignation des deux représentants de la Compagnie des messageries maritimes n'est pas intervenue dans un délai de quinze jours à compter de la date de réception de la notification que lui adressera à cet effet le ministre des travaux publics et des transports, la commission pourra valablement délibérer et prendre une décision.

« La commission devra avoir terminé ses travaux au plus tard trois mois après la promulgation de la présente loi.

« En contrepartie de ses apports, la Compagnie des messageries maritimes recevra une fraction du capital social déterminée dans les conditions ci-après:

« Les actions de la nouvelle société seront réparties entre l'Etat et les actionnaires de la Compagnie des messageries maritimes, compte tenu de l'importance respective des apports des deux parties. Les actions attribuées à l'Etat devront comprendre un nombre d'actions à vote plural suffisant pour qu'il possède au moins les deux tiers des voix aux assemblées générales ordinaires et extraordinaires, nonobstant les dispositions de l'article 6 de la loi du 26 avril 1930.

« Au cas où la Compagnie des messageries maritimes aurait à se libérer des sommes dues par elle à l'Etat au titre de soultes pour le remplacement de navires perdues sous charte-partie, elle pourrait le faire par remise en payement d'une part de ses actions d'apport de la nouvelle société. La valeur libératoire de chacune des actions sera égale à celle de la part d'apports qu'elle représente au moment de la constitution de la société.

« Si elle fait usage de cette faculté, la Compagnie des messageries maritimes distraira, au préalable, des actions à répartir entre ses actionnaires, les titres affectés au règlement des soultes ».

Je suis saisi sur cet article de trois amendements.

Le premier, présenté par M. Franceschi et les membres du groupe communiste et apparentés, tend à rédiger comme suit cet article:

« A compter de la date de la promulgation de la présente loi, la Compagnie des messageries maritimes et la Société des services contractuels des messageries maritimes sont fusionnées en une compagnie qui prend le nom de Compagnie des messageries maritimes, provisoirement régie par les statuts de la société des services contractuels.

« Elle est gérée par le conseil d'administration de ladite société jusqu'à la mise en place du nouveau conseil d'administration ».

La parole est à M. Franceschi.

M. Franceschi. A l'Assemblée nationale, notre camarade Cermolacce a déjà fait connaître la position de notre parti sur cette question.

Notre position n'a pas changé, parce qu'elle est conforme à notre ligne de politique générale.

Lorsque nous avons à choisir entre la nationalisation et la création d'une société maritime mixte, comme le prévoit l'article 15, nous préférons une nationalisation de ladite société.

Nous sommes pour la nationalisation, parce qu'elle est plus conforme aux intérêts supérieurs du pays. Au surplus, je tiens à faire remarquer que nous n'apportons rien de nouveau dans le problème de l'organisation de la marine marchande.

Ce que nous proposons aujourd'hui, M. Jules Moch le préconisait dans son projet de loi n° 673 déposé au mois de janvier 1947.

A cette époque, le Gouvernement jugeait nécessaire de nationaliser les Messageries maritimes; aujourd'hui il a changé de position, et il préconise la création d'une société.

Nous estimons que c'est une régression par rapport à la nationalisation prévue par l'article 16 du projet de loi n° 673.

C'est pourquoi nous proposons le remplacement de l'article 15 du projet adopté par l'Assemblée nationale par l'article 16 du projet de loi de M. Jules Moch.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement repoussé par la commission et le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin par le groupe communiste.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	300
Majorité absolue	151
Pour l'adoption	83
Contre	217

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Nous en revenons au texte présenté par la commission pour l'article 15.

Les six premiers alinéas de cet article ne sont pas contestés.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les six premiers alinéas.

(*Les six premiers alinéas sont adoptés.*)

M. le président. M. Vittori a déposé un amendement tendant à rédiger comme suit le troisième alinéa du paragraphe *b*) de cet article:

« Les navires en service ou à flot dont elle est propriétaire à la date de la publication de la présente loi, les créances qu'elle détient au titre des navires perdus sous charte-partie d'affrètement ou les créances et indemnités de quelque nature qu'elles soient qui viendraient à se substituer auxdits navires antérieurement à la constitution de la société; »

La parole est à M. Vittori.

M. Vittori. Mesdames, messieurs, l'amendement que j'ai déposé avait déjà été présenté, au nom du groupe communiste, à l'Assemblée nationale, qui l'avait adopté. Ensuite, en deuxième lecture, la même Assemblée nationale s'est déjugée et l'a repoussé. Nous reprenons cet amendement.

D'après le projet que nous examinons, la Compagnie des messageries maritimes est tenue, en effet, d'apporter tous les navires en service ou à flot dont elle est propriétaire. Ces navires sont au nombre de sept, mais d'une construction déjà très ancienne. Le plus ancien a trente-trois ans et le plus récent vingt-sept ans. Le service que pourront assurer ces navires sera donc d'une durée très limitée et se fera dans de très mauvaises conditions.

Or, la Compagnie des messageries maritimes a une créance sur l'Etat de cinq navires, au titre de navires perdus pendant la guerre. Il est clair que si nous maintenons le texte tel qu'il nous est soumis, la Compagnie des messageries ma-

ritimes sera en possession de cinq navires neufs, alors qu'elle sera libérée de toute dette envers l'Etat. On permettra ainsi à cette société d'exploiter cinq navires neufs qui seront une source de profits, alors qu'elle aura apporté à la nouvelle société en formation sept anciens navires nécessitant de gros frais d'entretien.

La nouvelle société nationale ne pourra assurer, avec ces navires, qu'un service défectueux et on ne manquera certainement pas de critiquer la gestion de cette nouvelle société dans laquelle l'Etat disposera de la majorité des actions et jouera un rôle dirigeant.

Si cette compagnie apporte, au contraire, tout ce qu'elle possède, y compris les créances qu'elle détient au titre des dommages de guerre, la nouvelle société disposera de cinq navires nécessaires pour assurer un meilleur service.

Je pense donc que l'intérêt de l'Etat est d'accepter cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur de la commission. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement repousse l'amendement pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement repoussé par la commission et le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix les troisième et quatrième alinéas du paragraphe *b*.

(*Ces alinéas sont adoptés.*)

M. le président. Sur l'avant-dernier alinéa du paragraphe *b* M. Montier a déposé un amendement tendant à compléter ce paragraphe par les mots : « ayant un rapport direct avec l'activité maritime ».

La parole est à M. Guy Montier pour défendre son amendement.

M. Guy Montier. Ce texte est la suite logique du vote que vous venez de prononcer.

Vous avez indiqué que les compagnies de navigation ne devaient pas avoir de participation dans les activités qui n'ont pas de rapport direct avec l'activité maritime.

Il semblerait logique que si, dans l'actif de la compagnie des messageries maritimes existant actuellement, il y a des participations ou des placements qui n'ont rien à voir avec l'activité maritime, M. le ministre ne puisse pas prétendre les faire attribuer à la nouvelle société.

Je vous demande donc de préciser que ce qui n'est pas en rapport direct avec l'activité maritime ne sera pas apporté à la nouvelle société des messageries maritimes.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement demande à M. Montier de retirer son amendement.

En effet il existe un paragraphe qui dit : « Seront distraits des apports de la compagnie ceux des éléments visés ci-dessus que le ministre des travaux publics et des transports ne jugera pas nécessaires à l'exploitation maritime de la société ».

Vous pouvez faire suffisamment confiance au Gouvernement qui n'ira pas prendre des participations inutiles à l'activité maritime.

Votre texte peut me gêner, encore que je n'en sois pas certain, s'il y a, par exemple, une activité qui ait un rapport indirect avec l'activité maritime et qui soit intéressante pour l'Etat. Pour ma part, je n'en connais pas, mais peut-être peut-il s'en trouver.

Je vous demande de vous en tenir à la réserve du paragraphe suivant et de ne pas demander cette précision qui n'est pas indispensable. Vous avez satisfaction à 95 p. 100, sinon à 100 p. 100, et je vous demande de vous en contenter.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Montier ?

M. Guy Montier. Après les explications de M. le ministre, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix l'avant-dernier alinéa du paragraphe *b*.

(*Cet alinéa est adopté.*)

M. le président. Le reste du texte de l'article 15 n'est pas contesté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets ce texte aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 15.

(*L'article 15 est adopté.*)

Nous revenons à l'article 14.

Je rappelle que la première partie de l'amendement de M. Montier sur cet article a été repoussée.

D'autre part, M. Courrière m'a remis, pour son amendement, le nouveau texte suivant :

« Remplacer, au début de l'article 14, les mots : « les compagnies de navigation maritime » par les mots : « les armateurs bénéficiaires de subventions ou débiteurs de soultes envers l'Etat et les compagnies de navigation maritime constituées sous forme de sociétés ».

Cet amendement est accepté par la commission.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Courrière.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Sur l'alinéa 1er, il y a également un amendement, présenté par M. Albert Jaouen, tendant, à la quatrième ligne de cet article, à supprimer les mots : « n'ayant pas de rapport direct avec l'activité maritime ».

La parole est à M. Albert Jaouen pour défendre son amendement.

M. Albert Jaouen. Mesdames, messieurs, en présentant cet amendement, nous voulons défendre les intérêts de l'Etat.

Il s'agit d'empêcher que des participations soient prises par des compagnies dans des entreprises ayant un rapport plus ou moins lointain avec l'activité maritime, sans possibilité réelle de limitation.

Le texte, tel qu'il est présenté, est d'une imprécision telle que tous les abus sont possibles.

Qui pourra dire où commence et où finit la liste des entreprises ayant des rapports directs avec l'activité maritime !

Voter l'article 14 *ter* tel qu'il est présenté, c'est permettre aux compagnies de prendre des participations dans à peu près n'importe quelle entreprise, tout en continuant à recevoir des subventions de l'Etat.

En votant notre amendement, vous permettrez de maintenir à leur véritable destination les subventions versées par l'Etat pour la marine marchande.

En conséquence, je vous demande de voter mon amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement n'accepte pas l'amendement de M. Jaouen. Il ne méconnaît pas les difficultés qu'il peut y avoir à déterminer ce qu'est un rapport direct ou indirect avec l'activité maritime. Mais d'après l'article 14, le conseil supérieur de la marine marchande donnera son avis. Il lui appartiendra de faire cette détermination, de dire si une activité a un rapport direct ou indirect avec l'activité maritime. Dans ces conditions, je crois que nous pourrons trouver le critérium nécessaire.

D'autre part, il nous est impossible d'interdire à une compagnie de navigation de prendre des participations dans des activités maritimes, ou alors nous n'avons plus qu'à supprimer son activité, ce que nous ne cherchons pas.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le président de la commission. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement de M. Jaouen, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	301
Majorité absolue	151
Pour	83
Contre	218

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Je mets aux voix le premier alinéa de l'article 14 modifié par l'amendement de M. Courrière.

(*Le premier alinéa, modifié par l'amendement de M. Courrière, est adopté.*)

M. le président. Je donne une nouvelle lecture du deuxième alinéa :

« Un arrêté concerté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques fixera les conditions dans lesquelles les placements autres que les participations des compagnies débitrices de soultes envers l'Etat ou subventionnées par l'Etat devront être soumis à autorisation. »

M. Guy Montier proposait, pour cet alinéa, un nouveau texte qui constituait le deuxième alinéa de son amendement dont j'ai donné précédemment lecture.

M. Guy Montier. Je retire cette partie de mon amendement, monsieur le président, car elle ne présente pas d'intérêt si elle n'est pas soutenue par la première.

M. le président. L'amendement de M. Montier étant retiré, je donne lecture d'un amendement de M. Siabas tendant à rédiger comme suit le deuxième alinéa de l'article 14:

« En outre, en ce qui concerne les compagnies débitrices de soultes envers l'Etat, ou subventionnées par l'Etat, un arrêté concerté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques fixera les conditions dans lesquelles les placements autres que les participations devront être soumis à autorisation. »

La parole est à M. Janton pour soutenir l'amendement.

M. Janton. Cet article 14 est évidemment assez embrouillé pour la raison que l'on a essayé de distinguer un certain nombre de cas qui se conjuguent ou qui au contraire se disloquent selon la façon dont on les envisage.

Il y a en somme deux questions assez différentes dans cet article: d'une part la distinction, évidemment un peu fragile, entre les participations et les placements, et d'autre part la distinction entre les compagnies qui ont certaines dettes vis-à-vis de l'Etat et celles qui n'en ont pas.

Nous venons de trancher le problème, dans un premier alinéa, d'une façon assez générale pour l'ensemble des compagnies en ce qui concerne les participations.

Quant au deuxième alinéa que nous vous proposons, il a justement pour but de viser spécialement les compagnies qui ont des dettes envers l'Etat, soit sous forme de soultes, soit sous forme de subventions.

Nous l'avons ainsi rédigé: « En outre, en ce qui concerne les compagnies débitrices de soultes envers l'Etat ou subventionnées par l'Etat, un arrêté concerté du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques fixera les conditions dans lesquelles les placements autres que les participations devront être soumis à autorisation ».

Je pense, avec les explications que je viens de vous donner, que le texte maintenant devient plus clair. Il s'agit essentiellement des placements, distincts des participations dont nous avons parlé dans l'alinéa 1er, et cela spécialement en ce qui concerne les compagnies qui ont des dettes vis-à-vis de l'Etat, soit sous forme de soultes, soit sous forme de subventions. Il est normal, en effet, que pour ces compagnies là, il y ait un contrôle plus précis, et c'est ce qui justifie l'intervention de deux ministres qui, par un arrêté, détermineront exactement dans quelles conditions ces placements doivent être soumis à l'autorisation du Gouvernement.

J'espère que, les prérogatives du Gouvernement en la matière et les droits de l'Etat étant pleinement sauvegardés, ce texte fera l'unanimité.

M. le rapporteur. La commission accepte cet amendement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement l'accepte également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Siabas, accepté par le Gouvernement et par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Cet amendement devient le deuxième alinéa de l'article 14.

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des finances.

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Nous avons voté un premier alinéa qui dit en substance: les compagnies seront tenues d'obtenir l'autorisation pour tous leurs placements. Puis, nous votons un autre alinéa, où il ne s'agit plus que des sociétés débitrices de soultes envers l'Etat ou subventionnées par l'Etat. Je n'arrive plus à comprendre.

M. Alain Poher, *rapporteur général de la commission des finances.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Monsieur le ministre, il serait peut-être bon que vous définissiez exactement ce que vous entendez par placements et par participations, et à ce moment-là tout le monde serait d'accord.

Je pense, pour ma part, que les placements sont des placements à court terme, et les participations des investissements de longue durée.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. En deux mots, les participations correspondent à des investissements et les placements à des opérations de trésorerie. Telle est la précision que j'avais donnée à l'Assemblée nationale et que j'indique à nouveau devant le Conseil de la République.

M. le président. Monsieur Courrière, demandez-vous une modification du texte de l'article 14?

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Non, monsieur le président. Je me rallie à l'amendement de M. Siabas, étant donné les explications fournies par M. le ministre.

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 14.

(*L'article 14 est adopté.*)

M. le président. L'article 15 a été adopté précédemment.

« Art. 16. — La société visée à l'article 15 prendra le nom de Compagnie des messageries maritimes ».

Je mets aux voix l'article 16.

(*L'article 16 est adopté.*)

M. le président. « Art. 17. — Les statuts de ladite société seront approuvés par décret pris en Conseil d'Etat ». (*Adopté.*)

« Art. 18. — L'Etat devra posséder, au sein de toutes les assemlées générales ordinaires ou extraordinaires de la Compagnie générale transatlantique, une majorité absolue.

« Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, les actionnaires de la Compagnie générale transatlantique seront convoqués en assemblée générale ordinaire.

« Cette assemblée aura qualité pour prononcer toute modification aux statuts afin de les mettre en harmonie avec les dispositions de la présente loi.

« En vue de donner à l'Etat la majorité absolue au sein de toutes les assemblées générales de la Compagnie générale transatlantique, le droit de vote plural attribué aux actions « A » s'exercera dans les assemblées générales extraordinaires comme il s'exerce dans les assemblées générales ordinaires, nonobstant les dispositions de l'article 6 de la loi du 26 avril 1930 ».

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Montier, tendant à supprimer le premier alinéa de cet article.

La parole est à M. Montier.

M. Guy Montier. C'est une simple question de rédaction.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement accepte l'amendement.

M. le rapporteur. La commission également.

M. Guy Montier. Dans ces conditions, sans insister davantage, je vous demande de voter mon amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Montier, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Le 1er alinéa est donc supprimé.

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Le Contel et les membres du groupe communiste et apparentés tendant à rédiger comme suit l'article 18:

« A compter de la date de la promulgation de la présente loi la compagnie générale transatlantique constitue une entreprise publique de navigation à caractère industriel et commercial, dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière, et régie par les dispositoins ci-après. »

La parole est à M. Le Contel pour soutenir mon amendement.

M. Le Contel. Mon amendement vise la Compagnie générale transatlantique comme l'amendement de M. Franceschi visait tout à l'heure les Messageries maritimes, et il a le même objet. Je ne reprendrai donc pas les arguments que mon camarade a développés et je vous demande tout simplement de voter cet amendement.

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Le Contel, repoussé par la commission et le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Les deuxième et troisième alinéas de l'article 18 ne sont plus contestés.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les deuxième et troisième alinéas.

(*Ces alinéas sont adoptés.*)

M. le président. M. Thélus Lero et les membres du groupe communiste et apparentés ont déposé un amendement tendant

à remplacer le dernier alinéa de cet article par l'alinéa suivant:

« En aucun cas, le rapport des actions de capital appartenant à l'Etat et des actions de capital appartenant aux intérêts privés ne saurait être modifié, soit sous le couvert d'augmentation du capital, soit par transformation des actions de jouissance et parts bénéficiaires en actions de capital. »

La parole est à M. Thélus Lero pour soutenir son amendement.

M. Thélus Lero. Mesdames, messieurs, cet amendement a pour but de sauvegarder les intérêts de l'Etat.

Si, en vertu du dernier alinéa de l'article 18, l'Etat a la majorité par le vote plural dans les assemblées ordinaires et extraordinaires, il peut se faire que des modifications, des apports d'actions interviennent pour modifier la part de l'Etat.

C'est ainsi que, si on augmente le capital en faisant appel à de nouvelles actions, la proportion de l'apport de l'Etat ne sera plus la même.

D'autre part, vous savez que lorsque la Compagnie générale transatlantique a été en déconfiture, des parts d'actions ont été, non pas annulées mais réduites et transformées en parts de jouissance.

Si ces parts étaient de nouveau transformées en actions entières, l'apport de l'Etat se trouverait réduit en ce qui concerne les actions.

C'est pourquoi nous vous demandons d'adopter cet amendement qui a, en somme, pour but de maintenir la proportion en ce qui concerne le nombre d'actions possédées par l'Etat.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement ne peut pas accepter l'amendement de M. Lero parce qu'il aurait des conséquences exactement inverses de celles que l'orateur suppose actuellement.

En effet, quelle est la situation qui peut se présenter demain ?

Si l'Etat souscrivait à une augmentation de capital, sans que le capital privé bénéficiât des droits de souscription, en vertu de ces dispositions l'augmentation de capital ne serait pas réalisable et, par conséquent, vous gêneriez beaucoup le Gouvernement en adoptant un amendement de ce genre.

Ce texte ne constituerait pas une garantie pour l'Etat, mais une gêne; et le Gouvernement ne peut pas l'accepter.

M. le président. La parole est à M. Thélus Lero.

M. Thélus Lero. Actuellement, l'Etat possède 80 p. 100 des actions. S'il augmente sa part, nous nous en réjouirons, puisque nous souhaitons qu'il en possède la totalité. Mais il peut se produire l'opération inverse; il peut se faire que la proportion des actions possédées par l'Etat diminue.

Par conséquent, cet amendement apporte une garantie, en ce sens que la part de l'Etat sera toujours dans le même rapport avec celle accordée au secteur privé.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Monsieur Lero, je lis votre amendement: « En aucun cas, le rapport des actions de capital appartenant à l'Etat, aux intérêts privés, ne saurait être modifié, soit sous le couvert d'augmentations de capital, soit par transformations des actions de jouissance et parts bénéficiaires en actions de capital ».

Ceci veut bien dire que la part de l'Etat ne peut pas non plus être augmentée; et c'est ce que nous ne pouvons pas admettre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous avons tout à l'heure adopté un amendement qui avait pour but de faire en sorte que toutes les actions appartiennent à l'Etat.

L'amendement a été repoussé.

L'Etat n'a pas l'intention de s'approprier toutes les actions.

M. le rapporteur. Il faut lui en laisser la possibilité.

M. Thélus Lero. Nous craignons que ce soit l'opération inverse qui se produise.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur l'amendement repoussé par le Gouvernement et par la commission.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le troisième alinéa de l'article 18.

(*Le troisième alinéa de l'article 18 est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 18.

(*L'article 18 est adopté.*)

M. le président. « Art. 19. — L'exploitation des services d'intérêt public confié à la société visée à l'article 15 ci-dessus et à la Compagnie générale transatlantique fera l'objet de conventions qui devront être soumises à l'approbation du Parlement, dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi.

« L'exploitation des services maritimes d'intérêt public entre le continent et la Corse sera réglée par une convention à intervenir entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique. »

Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Landry tendant à remplacer à la fin de cet article les mots: « ...et la Compagnie générale transatlantique... » par les mots: « ...et une compagnie de navigation maritime. »

La parole est à M. Landry.

M. Landry. Mesdames, messieurs, l'alinéa 2 de l'article 19 concerne les services maritimes d'intérêt public qui relient la Corse à la France continentale.

Le projet du Gouvernement concédait ces services à la Compagnie générale transatlantique.

La commission de l'Assemblée nationale a pris une position différente: elle s'est refusée à faire une désignation.

Finalement, c'est par douze voix de majorité que la Compagnie générale transatlantique a triomphé, le Gouvernement lui ayant donné les suffrages de tous ses membres.

Mon amendement reprend, en ce moment, le texte que la commission de l'Assemblée nationale avait soutenu.

Il ne choisit pas: il demande qu'on ouvre un choix. On accueillerait les candidatures éventuelles; on pourrait peut-être susciter des candidatures; rien n'empêche d'imaginer qu'il puisse y avoir plusieurs candidatures. Est-ce qu'il n'a pas été parlé, par exemple, d'une manière sérieuse de la S. N. C. F., laquelle rencontrerait en Corse un accueil très favorable, parce qu'en Corse, bien naturellement, on réclame une liaison aussi étroite que possible entre le transport maritime et le transport ferroviaire, quand l'un doit être prolongé par l'autre ?

Les candidats seraient donc mis en concurrence. On donnerait nécessairement la préférence à celui qui fournirait les garanties les plus sérieuses, à celui dont on pourrait espérer qu'il sauvegarderait le mieux les intérêts de l'Etat, de l'économie nationale et ceux de la Corse, dont vous trouverez naturel que je sois particulièrement en souci.

Mesdames, messieurs, j'ai été très bref, comme le conseillait la nuit déjà avancée. Je pense, néanmoins, en avoir assez dit pour expliquer, motiver et justifier l'initiative que j'ai prise.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Le Gouvernement n'accepte pas l'amendement de M. Landry, car il ne faut pas que nous nous fassions d'illusions: il ne peut s'agir que de la compagnie de navigation Fraissinet.

En effet, au cours de ces derniers mois, nous avons eu l'occasion de rechercher quelles étaient les compagnies qui pourraient assurer le trafic avec la Corse.

Il n'y en a que deux, encore que pendant longtemps la compagnie Fraissinet ait prétendu qu'elle ne voulait plus effectuer le trafic.

Je suis en mesure de dire à M. Landry, non seulement que la S. N. C. F. n'est pas candidate, mais qu'elle ne veut, en aucun cas, effectuer un service avec la Corse.

Nous n'avons donc le choix qu'entre deux compagnies, la Compagnie générale Transatlantique et la Compagnie Fraissinet. Cette dernière est une compagnie privée qui a été amenée à pratiquer des tarifs très lourds pour la population de la Corse. Mais, avec la compagnie générale Transatlantique, nous pouvons, en aménageant le trafic — c'est là une opinion que j'ai entendu formuler couramment — parvenir à des conditions meilleures; il nous serait éventuellement plus facile de subventionner une compagnie nationale qu'une compagnie privée. C'est là, le véritable problème qui se pose à vous.

J'insiste beaucoup, mesdames et messieurs, pour que vous votiez le texte tel qu'il vous est présenté, et tel que votre commission de la marine marchande l'a accepté.

Sans quoi, vous ouvririez une compétition entre la compagnie nationale et une société privée, alors que l'expérience a montré précisément que la compagnie privée n'était pas en mesure de faire pour les usagers des conditions meilleures que la compagnie nationale.

C'est dans l'intérêt même des Corses, dont M. Landry est le protecteur et l'ardent défenseur, que je demande au Conseil de la République de maintenir le texte en question.

M. le président. Je demande l'avis de la commission.

M. le président de la commission. La commission repousse l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Vittori, contre l'amendement.

M. Vittori. Pour une fois, nous sommes d'accord avec le Gouvernement, et nous demandons au Conseil de la République de repousser l'amendement. Car, cet amendement n'a qu'un but, c'est d'essayer de maintenir la compagnie Fraissinet. Or, la Corse sait à quoi s'en tenir au sujet de cette compagnie. Depuis quarante ans, ce département est exploité par cette compagnie.

Tous ceux qui ont fait des voyages en Corse, même avant la guerre, se souviennent des conditions scandaleuses dans lesquelles se faisait la traversée: et, actuellement, il y a ce que vient de signaler M. le ministre: les prix qui ont été augmentés par cette compagnie d'une façon scandaleuse; en un mois ils ont plus que doublé.

En Corse, comme il n'y a pas le choix entre plusieurs compagnies mais seulement entre deux, il vaut mieux voter le texte de la commission que de laisser le choix entre ces deux compagnies.

D'ailleurs, j'indique que depuis que ce projet allait venir devant l'Assemblée, des démarcheurs de Fraissinet ont rencontré certains membres de l'Assemblée nationale, surtout, pour leur demander d'apporter cette modification qui permettrait de sauvegarder les intérêts de la compagnie Fraissinet, qui ne sont pas ceux de la Corse. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je suis saisi de trois demandes de scrutins publics, l'une du Rassemblement des gauches républicaines, les autres du groupe communiste et du groupe socialiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin.

Nombre de votants	301
Majorité absolue	151
Pour l'adoption	81
Contre	220

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'article 19.

(*L'article 19 est adopté.*)

M. le président. — « Art. 20. — Chacune des compagnies visées au premier alinéa de l'article 19 est gérée par un conseil d'administration qui comprend:

« *a*) Un président;

« *b*) Six membres à la nomination du Gouvernement, dont:

« Trois fonctionnaires désignés à raison de:

« Un sur la proposition du ministre des finances et des affaires économiques,

« Deux sur la proposition du ministre des travaux publics et des transports;

« Trois personnalités désignées sur la proposition du ministre des travaux publics et des transports, en raison de leur compétence en matière économique, financière ou maritime.

« *c*) Trois représentants du personnel désignés sur la proposition des organisations syndicales représentatives, à raison de:

« Deux représentants du personnel navigant;

« Un représentant du personnel sédentaire;

« Les uns et les autres pris parmi le personnel de la compagnie.

« *d*) Deux administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires.

« Le président du conseil d'administration est nommé pour six ans par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports.

« Il est assisté d'un directeur général nommé par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports, après avis du conseil d'administration.

« Les membres du conseil d'administration sont nommés par décret pour six ans et renouvelés par tiers tous les deux ans. Ils doivent être remplacés lorsqu'ils ont perdu la qualité en raison de laquelle ils ont été désignés ou lorsqu'ils cessent, au cours de leur mandat, de représenter l'organisation sur la proposition de laquelle ils ont été nommés.

« Dès nomination du nouveau conseil de la Compagnie générale transatlantique, l'ancien conseil cessera ses fonctions. »

Les deux premiers alinéas de cet article n'étant pas contestés, je les mets aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, présenté par M. Albert Jaouen et les membres du groupe communiste et apparentés, tendant à rédiger comme suit le paragraphe *b*) de cet article:

« *b*) Six membres à la nomination du Gouvernement, dont:

« Six fonctionnaires désignés à raison de:

« Deux sur proposition du ministre des finances et des affaires économiques;

« Quatre sur proposition du ministre des travaux publics et des transports. »

La parole est à M. Jaouen.

M. Albert Jaouen. Mesdames, messieurs, au cours de ce débat on a insisté à diverses reprises sur le caractère d'intérêt national que présente la marine marchande. Il importe donc que les conseils d'administration offrent, par leur composition, toute garantie à l'Etat.

Il apparaît qu'en introduisant trois personnalités en raison de leur compétence en matière économique, financière ou maritime, on ouvre la porte aux représentants de ceux qui ont été, dans le passé, les responsables de la décadence de notre flotte parce qu'ils ont fait passer leurs intérêts égoïstes avant ceux de la nation.

Il y a, dans le personnel navigant et dans le personnel à terre, suffisamment de compétences que M. le ministre peut désigner pour siéger aux conseils d'administration, en y maintenant ainsi une majorité plus nette susceptible de défendre les intérêts de la nation. Il engagera un peu plus sa propre responsabilité, ce qui ne peut que servir les intérêts de la marine marchande.

Je vous demande, pour ces raisons, de voter mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement le repousse également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Jaouen, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendementd n'est pas adopté.*)

M. le président. Les quatre premiers alinéas du paragraphe *b*) ne sont plus contestés. Je les mets aux voix.

(*Les quatre premiers alinéas du paragraphe b sont adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Marius Moutet et les membres de la commission de la France d'outre-mer, tendant à compléter le dernier alinéa du paragraphe *b*) de l'article 20 par la disposition suivante: « dont une particulièrement qualifiée par sa connaissance des affaires de la France d'outre-mer ».

La parole est à M. Marius Moutet.

M. Marius Moutet. C'est au nom de la commission de la France d'outre-mer que j'ai déposé cet amendement, qui se justifie par les considérations que j'ai déjà fait valoir pour la représentation spéciale des territoires d'outre-mer.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je veux bien accepter l'amendement présenté par M. Moutet.

Je voudrais, cependant, qu'il ne puisse y avoir aucune discussion sur son interprétation. Il s'agit bien d'une personne qualifiée pour sa connaissance des affaires de la France d'outre-mer et non d'une personne représentant les intérêts de la France d'outre-mer.

La nuance est extrêmement importante car, si nous devons prendre une personnalité qui connaisse les affaires de la France d'outre-mer, je chercherai à désigner quelqu'un qui connaisse, si possible, l'ensemble des intérêt de la France d'outre-mer.

Au contraire, si je prends un représentant de l'Etat, je risque de désigner le représentant d'un territoire, qui ne défendra pas les intérêts des autres territoires de la France d'outre-mer.

Je tenais bien à marquer cette précision, de façon qu'il n'y ait pas d'ambiguïté au moment de la désignation.

M. Marius Moutet. Nous voulons que cette personnalité ait la compétence la plus large possible, mais, surtout, qu'elle soit qualifiée pour défendre les intérêts des territoires de la France d'outre-mer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Marius Moutet, accepté par le Gouvernement et par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le dernier alinéa du paragraphe *b*) de l'article 20, ainsi complété.

(*Le dernier alinéa du paragraphe* b), *ainsi complété, est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Le Contel et les membres du groupe communiste et apparentés, tendant, au premier alinéa du paragraphe *c*) de l'article 20, à remplacer les mots: « des organisations syndicales représentatives », par les mots: « des organisations syndicales les plus représentatives ».

La parole est à M. Le Contel.

M. Le Contel. Vous le voyez, mesdames et messieurs, j'ai de la suite dans les idées...

Au centre. Nous n'en doutons pas !

M. Le Contel. ...puisque tout à l'heure j'avais déposé un amendement à l'article 1er dans le même sens. La question se pose à nouveau pour l'article 20.

Comment déterminera-t-on celle des organisations représentatives qui devra désigner ces représentants ? Comme pour le personnel sédentaire il y a, je crois, trois organisations syndicales. Je me permets de demander quelle est celle de ces trois organisations représentatives qui désignera ces représentants.

Il serait possible au Gouvernement — si le texte n'est pas modifié — de favoriser la désignation de certaines organisations syndicales dont l'une est si chère aux amis de M. le ministre.

Je vous demande, pour cette raison, d'accepter mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission

M. le rapporteur de la commission. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. David. Pourquoi repoussez-vous cet amendement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Parce que j'ai déjà repoussé un amendement semblable à propos d'un autre article.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Le Contel repoussé par le Gouvernement et par la commission.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le paragraphe *c*) ?...

Je le mets aux voix.

(*Le paragraphe* c) *est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Montier tendant à compléter le premier alinéa du paragraphe *d*) de l'article 20 par les mots: « à laquelle les actions détenues par l'Etat ne participeront pas ».

La parole est à M. Montier.

M. Guy Montier. Cet amendement a pour objet de permettre aux actionnaires qui ont conservé un certain nombre d'actions dans ces sociétés d'être représentés dans le conseil d'administration. Puisque l'Etat nomme tous les autres membres du conseil, il semble naturel que la désignation de ces deux administrateurs soit réservée aux actionnaires autres que l'Etat.

Il y aura donc lieu de le préciser; et c'est pourquoi j'ai déposé cet amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je voudrais demander à M. Montier de ne pas maintenir son amendement sous cette forme parce qu'il pose une question de principe qui pourrait être assez sérieuse, à savoir que l'Etat, détenteur d'actions, n'a pas les mêmes droits, pour le vote aux assemblées générales, que les autres actionnaires; ce n'est pas admissible.

Comme garantie, je puis vous dire que les deux administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires ne devront pas être des fonctionnaires, mais des représentants des actionnaires non fonctionnaires. En cela je suis tout à fait d'accord avec vous.

Mais il n'est pas admissible de poser le principe que l'Etat ne vote pas.

M. Guy Montier. Si je comprends bien, votre assemblée est composée, d'une part, des actionnaires ordinaires et, d'autre part, de l'Etat.

Lorsque cette assemblée va se réunir pour nommer ses deux administrateurs, estimez-vous que l'Etat ait le droit de participer au vote pour leur désignation ? Comme l'Etat a toujours la majorité ce sont toujours les personnes désignées par lui qui seront nommées.

Je n'entends pas retirer à l'Etat le droit de participer aux assemblées d'actionnaires mais de limiter aux seules actions n'appartenant pas à l'Etat la désignation des administrateurs qui doivent représenter cette minorité.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cette minorité sera représentée, puisque les deux administrateurs seront pris dans son sein.

Mais vous ne pouvez, par un texte législatif, limiter les pouvoirs de l'Etat dans une assemblée générale.

En fait, monsieur Montier, vous aurez pratiquement satisfaction; mais je ne peux pas laisser poser le principe que l'Etat n'ait pas, dans une assemblée générale, les mêmes droits que les autres actionnaires.

M. Guy Montier. Vous savez très bien, monsieur le ministre, qu'il existe des assemblées spéciales d'actionnaires au sein d'une même société. C'est le cas, notamment, prévu par la loi sur les sociétés anonymes, quand certains groupes d'action ont, par rapport à d'autres, des avantages différents.

Je ne vois donc pas quelle exception au droit commun apporterait l'adoption de mon amendement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'accepterais votre amendement sous la forme suivante:

Compléter le premier alinéa du paragraphe *d* de l'article 20 par les mots: « choisis parmi les actionnaires privés ».

Avec cette réaction, vous ne posez pas le principe de la limitation du droit de vote de l'Etat et vous avez satisfaction.

M. Guy Montier. Nous sommes d'accord.

M. le rapporteur. La commission également.

M. le président. L'amendement de M. Guy Montier serait donc ainsi rédigé : Compléter le premier alinéa du paragraphe *d*) de l'article 20 par les mots : « ...choisis parmi les actionnaires privés. »

Je mets aux voix l'amendement de M. Montier, ainsi modifié, accepté par le Gouvernement et par la commission.

(*Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse, le Conseil, par assis et levé, adopte l'amendement.*)

M. le président. Je mets aux voix le premier alinéa du paragraphe *d*) ainsi complété.

(*Le premier alinéa du paragraphe* d) *ainsi complété est adopté.*)

M. le président. Le reste du paragraphe *d*) n'est pas contesté. Je mets ce texte aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 20 ainsi modifié.

(*L'article* 20, *ainsi modifié, est adopté.*)

M. le président. « Art. 21. — Le président, le directeur général et les membres du conseil d'administration doivent jouir de leurs droits civils et être de nationalité française.

« Ils ne peuvent appartenir à aucune assemblée parlementaire. Le président et le directeur général ne peuvent exercer aucune fonction, rémunérée ou non, dans les conseils d'entreprises privées, sauf lorsqu'il s'agit de filiales dans lesquelles les compagnies visées ont une participation majoritaire.

« Ils peuvent être révoqués à tout moment pour faute grave par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports.

« Ils sont civilement responsables de leur gestion dans les mêmes conditions que les administrateurs des sociétés anonymes.

« Les causes d'exclusion et les incompatibilités formulées à l'égard de ces derniers par les lois en vigueur leur sont également opposables. »

Le premier alinéa de cet article n'est pas contesté.

Je le mets aux voix.

(*Le premier alinéa est adopté.*)

M. le président. Par voie d'amendement, M. Mammonat et les membres du groupe communiste et apparentés proposent, à la deuxième ligne du deuxième alinéa de cet article, de remplacer les mots: « Le président et le directeur général », par les mots: « Le président, le directeur général et les membres du conseil d'administration ».

La parole est à M. Mammonat.

M. Mammonat. Mesdames, messieurs, l'article 21 stipule que le président et le directeur général ne peuvent exercer une fonction, rémunérée ou non, dans les comités privés. C'est là une disposition très judicieuse qui ne peut, à mon avis, que rencontrer l'assentiment général.

En effet, tout le monde se réjouira de la garantie que l'on veut donner aux conseils d'administration des compagnies

Je crois également qu'il eût été bon que l'on fasse les choses le plus nettement et le plus clairement possible, ne laissant ainsi la porte ouverte à aucune critique ni à aucune faiblesse, en élargissant cette disposition à tous les membres du conseil d'administration, compte tenu qu'ils parlent au nom des intérêts nationaux et non pas au nom des intérêts privés qu'ils peuvent représenter dans d'autres conseils d'administration.

Tel est le but de mon amendement que je vous demande d'adopter.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le Gouvernement repousse l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse également l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement repoussé par le Gouvernement et par la commission.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Les deuxième, troisième quatrième et cinquième alinéas de l'article 21 ne sont plus contestés.

Je les mets aux voix.

(*Ces alinéas sont adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'article 21.

(*L'article 21 est adopté.*)

M. le président. « Art. 22. — La responsabilité pénale des administrateurs et du directeur général est engagée dans les mêmes conditions que celle des administrateurs et des directeurs généraux des sociétés anonymes. » — (*Adopté.*)

« Art. 23. — Sous réserve des dispositions de la présente loi, chaque compagnie est soumise à la législation des sociétés anonymes; elle relève des mêmes juridictions et est assujettie aux mêmes impôts.

« Elle est soumise au contrôle de deux commissaires aux comptes inscrits sur la liste de la cour d'appel de Paris, nommés par le premier président de cette cour pour une durée de trois ans et dont le mandat est renouvelable. Ces commissaires présentent au moins une fois par an aux ministres intéressés un rapport sur la situation et sur les comptes de la compagnie. Ce rapport est publié au *Journal officiel*, ainsi que le bilan annuel et le compte de profits et pertes. » — (*Adopté.*)

« Art. 24. — Chaque compagnie est, en outre, soumise au contrôle général du ministre des travaux publics et des transports et au contrôle économique et financier prévu par l'ordonnance du 23 novembre 1944 et par les dispositions qui l'ont complétée, sans préjudice des pouvoirs d'inspection prévus par les lois particulières.

« En aucun cas ces contrôles ne peuvent avoir pour effet d'imposer à l'entreprise des autorisations préalables autres que celles prévues par la loi ou par les décrets pris en exécution de la présente loi. » — (*Adopté.*)

« Art. 25. — Le personnel navigant et sédentaire des compagnies de navigation visées par la présente loi conservera le statut et les garanties dont il jouit actuellement.

Le personnel actuellement en activité dans les services maritimes entre le continent et la Corse visés à l'article 19, conservera les fonctions qu'il exerce en respectant les affectations et les grades acquis.

« Pendant une période de deux mois, à compter de la date d'entrée en vigueur des conventions visées au premier alinéa de l'article 19 ci-dessus, le ministre des travaux publics et des transports a réservé le droit, nonobstant toutes dispositions contraires des statuts en vigueur, d'approuver la désignation de nouveaux titulaires pour les postes supérieurs à ceux de chef de service.

« Les agents visés à l'alinéa précédent, qui ne seront pas maintenus en fonctions, pourront faire valoir leurs droits à la retraite ou bénéficier d'une indemnité de licenciement déterminée soit conformément aux contrats existants s'ils sont en vigueur au 1er janvier 1948, soit, dans tous les autres cas, par un arbitre désigné par le premier président de la cour d'appel de Paris. »

Sur l'article 25, je suis saisi de deux amendements, l'un présenté par M. Lero et les membres du groupe communiste et apparentés, tendant « à disjoindre les deux derniers alinéas de cet article », l'autre, présenté par M. Janton et les membres du groupe du mouvement républicain populaire, tendant à « supprimer les deux derniers alinéas de cet article ».

Ces deux amendements peuvent être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Thélus Lero.

M. Thélus Lero. Mesdames, messieurs, la commission de la marine et des pêches a adopté ce matin un additif à l'article qui avait été voté par l'Assemblée nationale.

Or, l'Assemblée nationale avait justement adopté les deux alinéas qui ont été maintenus au début de l'article 25. Les deux derniers alinéas adoptés par la commission de la marine et des pêches sont ceux qui ont été présentés par le Gouvernement comme article 25.

Déjà le Conseil économique, en donnant son avis, avait fait savoir que cet article 25, tel qu'il avait été rédigé par le Gouvernement, était contraire au texte du code du travail et qu'il contrevenait au statut du personnel.

L'Assemblée nationale a émis le même avis que le Conseil économique. Par conséquent nous pensons, nous aussi, que le Gouvernement doit le premier respecter le code du travail et qu'il doit en cela donner le bon exemple.

Il ne saurait y avoir deux lois en la matière; une pour les particuliers et l'autre pour le Gouvernement. C'est pourquoi nous vous demandons de disjoindre les deux alinéas qui ont été ajoutés par la commission de la marine et des pêches et de ne conserver que le texte voté par l'Assemblée nationale.

M. le président. Monsieur Lero, voulez-vous accepter de remplacer le mot « disjonction » par le mot « suppression » ? Au point de vue réglementaire, ce n'est pas la même chose.

M. Thélus Lero. J'accepte, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Janton pour soutenir son amendement.

M. Janton. Mes chers collègues, je ne veux pas répéter la démonstration que vient de vous faire notre collègue M. Lero. Il est assez intéressant de voir que nous avons été guidés par le même sentiment et par des arguments communs.

Je voudrais tout de même insister sur un point: les deux premiers paragraphes, qui ont été adoptés par l'Assemblée nationale, et les deux derniers, qui ont été repoussés par elle et repris par notre commission de la marine et des pêches ne paraissent pas être très en accord les uns avec les autres.

En effet, il semble bien qu'il y ait eu de la part de l'Assemblée nationale, comme d'ailleurs de la part du Conseil économique, une volonté très nette de s'opposer en quelque sorte à ce qui avait été le premier article 25, c'est-à-dire à ce qui constitue maintenant les deux derniers paragraphes de l'article qui nous est proposé.

Le texte gouvernemental instituait pour le Gouvernement certaines prérogatives. Mais l'Assemblée nationale, au contraire, en votant les deux premiers paragraphes de cet article, a voulu marquer nettement qu'elle entendait refuser ces prérogatives au Gouvernement.

En somme, les deux premiers paragraphes ne font que sanctionner une fois de plus le fait qu'il y a des lois qui réglementent aussi bien l'embauchage que les licenciements; ils ont pour but essentiel de demander que ces lois soient appliquées dans le cas qui nous occupe alors qu'au contraire les deux paragraphes qui suivent sont faits plutôt pour donner au Gouvernement la permission de procéder en quelque sorte en marge des lois existantes et du code du travail.

Si dans certains cas, et surtout au moment où il s'agit de mettre en route une nouvelle organisation, le Gouvernement peut avoir quelques raisons d'intervenir dans les mouvements de personnel dans ces entreprises qui ne forment ou qui prennent une activité nouvelle, il a tout de même, à notre avis, dans les lois en vigueur, des textes suffisants pour intervenir dans le sens où il le juge nécessaire. Aussi ne nous paraît-il pas souhaitable de lui donner par les deux derniers paragraphes de cet article des moyens un peu exceptionnels, et qui ne nous semblent pas absolument conformes à la législation mise en vigueur par le code du travail.

C'est pourquoi, avec l'Assemblée nationale, avec le Conseil économique et aussi avec un certain nombre d'organisations ouvrières qui se sont fait entendre par la voix du Conseil économique, nous avons conscience de défendre la législation du travail, en vous demandant de repousser les deux derniers paragraphes de l'article 25.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Sur le simple plan juridique, nous avons consulté le conseil d'Etat. Ces textes ont été reconnus rigoureusement conformes au code du travail.

Il s'agit en effet exclusivement d'une réserve que j'ai faite sur le deuxième paragraphe de l'article 25.

Celui-ci ne dit pas seulement, comme le deuxième paragraphe, que le personnel conservera le statut et les garanties dont

il jouit actuellement — ceci est parfaitement naturel — mais il ajoute en ce qui concerne en particulier le personnel en activité entre le continent et la Corse que celui-ci conservera son affectation et les grades acquis.

Si on applique cette loi telle qu'elle est, il est impossible de changer un seul des directeurs de la compagnie existante. J'ajoute que lorsque vous faites passer un service d'une compagnie à une autre, s'il est parfaitement normal que vous transfériez absolument tous les marins et les capitaines, ainsi que l'ensemble du personnel, il est difficile de ne pas changer tout au moins les directeurs généraux.

Or, il s'agit uniquement des postes supérieurs à ceux de chefs de service tels qu'ils sont visés au troisième paragraphe.

Alors, je me permets d'attirer l'attention du Conseil de la République sur les conséquences de la suppression pure et simple des deux derniers paragraphes. Cela aboutira, en ce qui concerne la gestion du nouveau service, à certaines conséquences qui seront, à mon avis, fâcheuses.

Je ne sais pas vraiment si c'est ce qu'a voulu tout à l'heure indiquer M. Janton. Je crois que ce n'est pas conforme à la thèse qu'il entendait défendre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. le rapporteur. La commission s'en remet à l'appréciation du Conseil.

M. le président. Je consulte le Conseil de la République sur les amendements identiques présentés par MM. Thélus Lérot et Janton, tendant à supprimer les deux derniers alinéas de cet article.

Ces amendements sont repoussés par le Gouvernement.

La commission s'en remet à l'appréciation du Conseil.

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par les membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	300
Majorité absolue	151
Pour l'adoption	237
Contre	63

Le Conseil de la République a adopté.

Dans ces conditions, c'est l'ensemble de l'article 25, réduit aux deux premiers alinéas déjà votés, que je mets aux voix.

(L'article 25 est adopté.)

M. le président. « Art. 25 bis. — Un décret pris par le ministre chargé de la marine marchande, dans les trois mois à dater de la promulgation de la présente loi, après avis du conseil supérieur de la marine marchande, fixera les conditions dans lesquelles l'ordonnance n° 45-250 du 22 février 1945, sur les comités d'entreprise, ordonnance modifiée par la loi du 16 mai 1946, sera applicable aux entreprises d'armement et de commerce. »

Je mets aux voix l'article 25 *bis*.

(L'article 25 bis est adopté.)

M. le président. « Art. 26. — Sont punis d'une peine de six mois à cinq ans de prison et d'une amende de 50.000 à 500.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des dommages éventuels, ceux qui:

« 1° En vue de contrevenir aux dispositions de l'article 15 de la présente loi, cèdent, détériorent, endommagent, détournent ou dissimulent des biens meubles ou immeubles;

« 2° En contravention aux dispositions de la présente loi, cèdent, détériorent, endommagent, détournent ou dissimulent des biens meubles ou immeubles, des archives, projets, études, comptabilités et autres documents de toute nature appartenant à la Compagnie générale transatlantique ou à la Sociétés des services contractuels des messageries maritimes relevant des services maritimes postaux sur la Corse. » — *(Adopté.)*

« Art. 27. — En cas de licenciement par suppression d'emploi, le personnel temporaire et auxiliaire de la direction des transports maritimes percevra une indemnité de licenciement calculée à raison d'un mois de la rémunération totale soumise à retenues (y compris l'indemnité de résidence) par année de service. Pour la détermination de l'indemnité, toute période supérieure à six mois sera comptée pour un an. »

M. le président. Je suis saisi d'un amendement présenté par M. Courrière et les membres de la commission des finances, tendant à disjoindre cet article.

La parole est à M. Courrière, pour soutenir son amendement.

M. le rapporteur pour avis de la commission des finances. Je me suis explique tout à l'heure au nom de la commission des finances. Nous avons estimé qu'il n'était pas possible de faire un cas particulier pour un certain nombre de fonctionnaires et surtout d'un petit nombre de ceux-ci; que l'on devait leur appliquer les règles normales prévues pour le licenciement. C'est pour que l'on ne puisse prendre prétexte d'un cas particulier que l'on aurait fait dans une loi comme celle-ci que nous demandons au Conseil de la République la disjonction de l'article 27.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Mes chers collègues, je suis dans une situation assez embarrassante. En effet, en tant que ministre des travaux publics, j'ai accepté devant l'Assemblée nationale un texte qui favorise l'ensemble des fonctionnaires de mon département ministériel, dont un certain nombre vont être licenciés; mais M. le ministre des finances a adopté une attitude que je comprends, et que j'aurais partagée si j'étais resté président de la commission des finances de l'Assemblée nationale, à savoir qu'il est extrêmement difficile, au moment où l'on va licencier 150.000 fonctionnaires, de prendre des dispositions spéciales pour 200 d'entre eux, alors que, pour les 149.800 autres, la position serait celle qui a été adoptée au mois de septembre de l'année dernière par le Parlement. Dans ces conditions, le ministre des travaux publics s'efface devant M. le ministre des finances et se rallie à la proposition de la commission des finances du Conseil de la République.

M. Rogier. Je demande la parole.

M. le président. Je donne la parole à M. Rogier.

M. Rogier. Mesdames, messieurs, il y a parmi le personnel de la marine marchande une catégorie qui a été réquisitionnée et qui a été obligée d'assurer un service pour le compte de l'Etat. Ceux-là ont peut-être perdu une place dans les entreprises privées au moment où on les a réquisitionnés. Il ne faudrait pas que ces gens, qui ont été obligés de travailler pour l'Etat, soient lésés aujourd'hui que l'Etat n'a plus besoin de leurs services.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ce n'est pas le problème qui se pose actuellement. Il s'agit de savoir si, au moment où nous allons licencier 150.000 fonctionnaires, nous allons les licencier tous en fonction d'une loi unique, ou si nous allons établir une formule d'indemnité de licenciement spéciale pour chaque catégorie.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. le rapporteur. La commission n'a pas d'opinion!

M. le président. Je consulte le Conseil de la République sur l'amendement présenté par M. Courrière, accepté par le Gouvernement et que la commission laisse à l'appréciation du Conseil de la République.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Dans ces conditions l'article 27 est supprimé.

« Art. 27 *bis*. — Sont abrogées, à compter de la promulgation de la présente loi, les dispositions du décret-loi du 21 avril 1939, portant prorogation et modification de la loi du 12 juillet 1934, et les dispositions du décret du 4 mai 1939 fixant des coefficients spéciaux pour les navires francisés entre 1939 et 1941.

« Aucune demande de liquidation d'allocation présentée en exécution de la loi du 12 juillet 1934 et des textes subséquents et du décret du 4 mai 1939, ne sera recevable à compter du 15 mars 1948.

« L'abrogation des dispositions susvisées n'entraine aucune modification des droits de douane. » — *(Adopté.)*

« Art. 28. — Tous actes ou conventions intervenant en exécution de la présente loi sont exonérés du droit de timbre ainsi que des droits d'enregistrement et d'hypothèque.

« La répartition et l'attribution des actions prévues à l'antépénultième alinéa de l'article 15 ne donnera lieu à la perception d'aucun impôt. » — *(Adopté.)*

« Art. 29. — Un règlement d'administration publique, pris sur le rapport du ministre des travaux publics et des transports et du ministre des finances et des affaires économiques, déterminera les modalités d'application de la présente loi. » — *(Adopté.)*

« Art. 30. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi. » — *(Adopté.)*

« Art. 31. — La présente loi est applicable à l'Algérie et aux territoires d'outre-mer. » — *(Adopté.)*

Avant de mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi, je donne la parole à M. Mammonnat pour expliquer son vote.

M. Mammonat. Mesdames, messieurs, aux termes d'une discussion qui avait pour sujet l'organisation de la marine marchande, qui, avant la guerre, était la deuxième industrie de notre pays, et qui aurait dû retenir toute l'attention du Gouvernement et des deux assemblées, le Gouvernement, comme toujours, pour faire passer des projets qui, en fait, ne résolvent rien, les fait toujours venir devant le Conseil de la République en discussion d'urgence. Pourtant, gouverner, c'est prévoir, et si vraiment le Gouvernement avait été soucieux de la réorganisation rapide de notre marine marchande, il n'aurait pas attendu le 24 février 1948 pour nous présenter un projet.

En effet, le 21 février 1947, M. Jules Moch avait enfin, après de nombreux mois d'attente, présenté un projet portant le numéro 673. Puis est venue une première lettre rectificative, suivie d'une deuxième et, enfin, vendredi dernier, le projet portant le numéro 137 est arrivé à la commission de la marine, qui en a commencé la discussion hier matin, à neuf heures, afin de donner son avis.

Longue discussion, au cours de laquelle la majorité des commissaires protestèrent contre les mauvaises conditions dans lesquelles le Gouvernement, par habitude ou par manque de déférence, oblige les conseillers de la République à légiférer; mais, comme toujours, la majorité des commissaires proteste, mais, en définitive, vote.

Ce projet, en réalité, fait le silence sur les points les plus importants, permettant ainsi toutes les interprétations. Dans ce projet, rien sur la reconstruction de la flotte qui fut, avant la guerre, une de nos richesses nationales; et il est évident, en ce qui nous concerne, qu'après avoir entendu le message de M. Truman l'on comprend mieux pourquoi le texte ne contient rien pour la reconstruction de notre flotte marchande. (*Exclamations sur de nombreux bancs. — Applaudissements à l'extrême gauche.*) Pas de ganrantie non plus pour le personnel officier ou marin.

En fait, ce texte aurait dû permettre, si on avait eu le temps matériel d'en discuter le contenu, de réorganiser la marine marchande; mais, au lieu de la réorganiser, on la désorganisera avec ce texte. (*Mouvements divers.*)

Certes, dans le projet que nous présente M. le ministre, il y aura beaucoup de ces personnalités compétentes qui, en réalité, défendront les trusts. (*Exclamations.*) Quelle distance il y a entre les écrits et les actes!

Je me rappelle qu'en 1944 M. Jules Moch écrivait dans une brochure qu'il fallait socialiser la marine marchande, comme si on pouvait socialiser dans un régime capitaliste. En février 1947, le projet présenté par M. Jules Moch marque un net recul sur la fameuse brochure.

C'est aussi M. René Mayer, ministre des finances et des affaires économiques, qui, en 1944, parlait de nationaliser; mais que tout cela est loin et oublié!

Avec ce projet, nous sommes persuadés que les armateurs vont pouvoir toujours continuer à gruger l'Etat. Les contribuables seront comme toujours obligés de payer.

Voilà pourquoi, mesdames, messieurs, le groupe communiste ne veut pas se rendre complice d'un pareil projet et ne le votera pas. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Applaudissements ironiques au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Janton pour expliquer son vote.

M. Janton. Mes chers collègues, à une heure si tardive — ou si matinale, selon le point de vue où l'on se place — je serai très bref. Je tiens tout de même, étant donné qu'au début de la discussion générale mes collègues du mouvement républicain populaire se sont fait remarquer par leur silence, à expliquer les raisons pour lesquelles ils voteront ce projet.

On nous reprochera de voter un projet qui n'assure pas une nationalisation ou une étatisation totale de notre marine marchande. Je me demande si, au contraire, nous ne pouvons pas nous déclarer satisfaits de voir que, tout en opérant une réorganisation sérieuse et solide ainsi qu'une coordination de toutes les ressources actuelles du pays, il a su faire à l'Etat une place suffisamment importante pour qu'aucun trust de la marine marchande ne tienne en échec son autorité, tout en associant l'initiative privée aux efforts de la nation tout entière, grâce au contrôle et aux impulsions qui viendront de l'Etat.

Nous pensons avoir ainsi obtenu une synthèse qui n'est peut-être pas parfaite, parce qu'aucun texte n'est parfait, mais qui assure d'excellentes bases pour les constructions futures.

Je me permettrai de faire remarquer à notre collègue M. Montier que, douze heures après le début de cette discussion, le nombre d'amendements que nous avons incorporés à ce texte montre que le travail effectué ici n'était pas inutile. Et je pense qu'il se réjouira, comme nous, d'avoir pu faire adopter quelques-uns de ses propres amendements.

Quant à notre collègue M. Mamonnat, je m'étonne qu'il craigne de voir trop de personnalités compétentes pour représenter les trusts dans les organismes prévus par cette loi. Une telle opinion n'est pas très élogieuse pour la classe laborieuse. Est-il donc impossible de trouver dans ses rangs des compétences ?

Le voilà pris dans un redoutable dilemme: prendre des compétences qui seront nécessairement les défenseurs des trusts, ou prendre des gens qui seront les défenseurs de la classe laborieuse et qui n'ont pas de compétence.

Nous sommes, au contraire, convaincus, ne lui en déplaise, qu'il est possible de trouver dans la classe laborieuse des gens qui offrent toutes les garanties désirées et qui seront à même de défendre la classe laborieuse contre les trusts. C'est à ces hommes que nous demandons au Gouvernement de faire appel.

Nous voterons donc ce projet, car il représente à nos yeux un équilibre satisfaisant qui peut être encore perfectionné.

Il ne me reste plus qu'à attirer l'attention du Gouvernement sur un point: par les décrets d'application qu'il lui incombe de prendre maintenant, il a encore un rôle déterminant à jouer dans les conditions d'application de cette loi; bien souvent les lois ne prennent toute leur valeur que par les hommes qui veillent à leur exécution. C'est pourquoi nous nous permettons, en terminant, de faire appel à la sagesse du Gouvernement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

Conformément à l'article 72 du règlement, un scrutin public est de droit.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	298
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République	156
Pour l'adoption	215
Contre	83

Le Conseil de la République a adopté.

Conformément à l'article 57 du règlement, acte est donné de ce que l'ensemble de l'avis sur le projet de loi a été adopté à la majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.

— 11 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Montier un rapport fait au nom de la commission de la marine et des pêches sur le projet instituant un délai pour la présentation de loi, adopté par l'Assemblée nationale, des titres de propriété des marchandises saisies comme prises maritimes (n° 988, année 1947).

Le rapport sera imprimé sous le n° 147 et distribué.

— 12 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Le Conseil de la République voudra sans doute interrompre ses délibérations ? (*Assentiment.*)

Dans ces conditions, la fin de l'ordre du jour de la présente séance pourrait être inscrite à la suite de l'ordre du jour de la séance que le Conseil de la République a précédemment fixée au jeudi 26 février, à quinze heures et demie.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

En conséquence, voici quel pourrait être l'ordre du jour de cette séance:

Vérification de pouvoirs. 1er bureau. Election de M. Boumendjel, en remplacement de M. Saadane (Alger, 2e collège) (M. Sablé, rapporteur).

Débat sur la question orale de M. Georges Pernot qui demande à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour enrayer l'inquiétant accroissement de la criminalité juvénile, et particulièrement pour protéger l'enfance et la jeunesse contre la publicité que donnent aux scènes de violence et même aux crimes les plus graves, certains films cinématographiques et certains périodiques illustrés.

Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, introduisant dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle la loi du 9 mars 1941, validée et modifiée par l'ordonnance du 7 juillet 1945, sur la réorganisation de la propriété foncière et le remembrement (nos 27 et 91, année 1948, M. Gravier, rapporteur).

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter la loi n° 46-2123 du 30 octobre 1946 attribuant aux évadés la médaille des évadés et les droits y afférents (n°s 28 et 99, année 1948, M. Le Sassier-Boisauné, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, simplifiant les surtaxes locales temporaires perçues par la Société nationale des chemins de fer français sur certaines catégories de transports (n°s 932, année 1947 et 124, année 1948, M. de Montgascon, rapporteur);

Examen d'une demande de pouvoirs d'enquête formulée par la commission de la reconstruction et des dommages de guerre (activités des divers organismes institués par la législation sur la reconstruction et les dommages de guerre en France métropolitaine et dans les territoires de l'Union française);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à habiliter le ministre chargé de la reconstruction et de l'urbanisme à intenter, au nom de l'Etat, les actions en réparation et en répétition prévues par l'article 72 de la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre (n°s 989, année 1947 et 95, année 1948, M. Philippe Gerber, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à coordonner le régime de l'ordonnance du 2 février 1945 avec les régimes de retraites des lois des 14 avril 1924, 29 juin 1927 et 21 mars 1928 (n°s 931, année 1947 et 98, année 1948, M. Fourré, rapporteur);

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant les articles 23 et 25 de la loi validée du 29 décembre 1942, relative à la revision des pensions abusives (n°s 947, année 1947 et 74, année 1948, M. Giauque, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant prorogation provisoire des banques de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion. (n°s 984, année 1947, et 86, année 1948, Mme Eboué, rapporteur);

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant l'application aux départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion des dispositions de l'article 178 de la loi n° 46-2154 du 7 octobre 1946. (N°s 985, année 1947, et 87, année 1948, Mme Eboué, rapporteur);

Discussion de la proposition de résolution de Mme Rollin tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes les mesures nécessaires pour que les sommes dues au titre des allocations familiales et de salaire unique soient versées entre les mains de la mère de famille. (N°s 278 et 866, année 1947, Mme Rollin, rapporteur, et n° 66, année 1948, avis de la commission du travail et de la sécurité sociale, Mme Devaud, rapporteur);

Discussion de la proposition de résolution de Mme Rollin et des membres du groupe du mouvement républicain populaire tendant à inviter le Gouvernement à appliquer la loi du 20 mai 1946 relative à la revision des salaires moyens départementaux et à faire entrer en ligne de compte le nombre d'enfants pour le calcul d'un minimum vital familial. (N°s 352 et 884, année 1947, M. de Montgascon, rapporteur, avis de la commission du travail et de la sécurité sociale, M. Caspary, rapporteur, avis de la commission des finances, M. Dorey, rapporteur);

Discussion de la proposition de résolution de M. Paul Duclercq tendant à inviter le Gouvernement à appliquer à toutes les expéditions de librairie un tarif spécial de transport rapide et à prix réduit. (N°s 277, année 1947, et 56, année 1948, M. Henri Buffet, rapporteur);

Discussion de la proposition de résolution de MM. Ernest Pezet, Baron, Longchambon et Viple tendant à inviter le Gouvernement à étudier et faire voter, en faveur des sinistrés français à l'étranger, la loi prévue par l'article 9 de la loi du 28 octobre 1946. (N°s 629, année 1947, et 65, année 1948, M. Philippe Gerber, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 25 février 1948, à deux heures cinquante-cinq minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie des débats du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

EXAMEN DES POUVOIRS

Rapport d'élection.

Circonscription d'Alger.

(2e collège.)

1er BUREAU. — *M. Sablé*, rapporteur.

La commission de recensement général des votes du département d'Alger, dans sa séance du 12 février 1948, conformément à l'article 2 du décret n° 47-930 du 27 mai 1947, relatif au remplacement des conseillers de la République représentant l'Algérie, décédés, démissionnaires ou invalidés, a proclamé membre du Conseil de la République au titre du département d'Alger:

M. Boumendjel Ahmed, en remplacement de M. Saadane, démissionnaire.

Le candidat proclamé justifie des conditions d'éligibilité prévues par la loi.

En conséquence, votre 1er bureau vous propose de valider l'élection au Conseil de la République de M. Boumendjel Ahmed.

Erratum

au compte rendu in extenso de la séance du jeudi 19 février 1948.

1° Page 327, 3e colonne, entre la 26e et la 27e ligne en partant du bas, **rétablir** les alinéas suivants:

« **M. le président.** Je mets aux voix l'ensemble des tableaux.

« *(L'ensemble des tableaux est adopté.)*

« **M. le président.** Je mets aux voix l'article unique qui avait été réservé.

« *(L'article unique est adopté.)* »

2° Page 327, 3e colonne,

Rétablir comme suit les quatre dernières lignes:

« **M. le président.** Vous avez entendu les conclusions de la commission au sujet de la coordination.

« La parole est à M. Lemoine. »

3° Page 328, 2e colonne, **remplacer** le texte figurant de la 27e à la 47e ligne par le texte suivant:

« **M. le président.** Je mets aux voix les conclusions présentées par la commission pour la coordination du texte adopté en ce qui concerne les 5e et 6e circonscriptions du département d'Alger (2e collège).

« Je suis saisi d'une demande de scrutin.

« Le scrutin est ouvert.

« *(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)*

« **M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants	299
Majorité absolue	150
Pour l'adoption	296
Contre	3

« Le Conseil de la République a adopté. »

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 24 FEVRIER 1948

Application des articles 84 à 91 du règlement, ainsi conçus:

« Art. 84. — *Tout conseiller qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller.*

« *Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au jur et à mesure de leur dépôt.*

« Art. 85. — *Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.*

« *Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.*

« Art. 86. — *Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.*

« *L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.*

« *Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.*

« *Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales* ».

« Art. 87. — *Tout conseiller qui désire poser au Gouvernement une question orale suivie de débat, en remet au président du Conseil de la République le texte, accompagné d'une demande de débat signée, soit par un ou plusieurs présidents de groupe, soit par le président d'une commission générale mandaté par cette commission, soit par trente conseillers au moins.*

« *Le président du Conseil de la République donne connaissance au Conseil du texte de la question et de la demande de débat. Il en informe le Gouvernement.*

Art. 88. — *La conférence des présidents prévue par l'article 32 du présent règlement examine obligatoirement les demandes de débat sur une question orale, et soumet au Conseil de la République des propositions*

concernant la suite à y donner. Dans le cas où la conférence des présidents propose de donner suite à la demande de débat, elle peut, soit proposer en même temps une date, soit proposer que la date soit fixée ultérieurement après entente avec le Gouvernement.

« *Peuvent seuls intervenir, pendant cinq minutes chacun, dans la discussion des propositions de la conférence des présidents concernant une demande de débat sur une question orale, l'auteur de la demande ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, les présidents des groupes ou leurs délégués, et le Gouvernement.*

« Art. 89. — *Dans le cas où le Conseil de la République a décidé de ne pas donner suite à une demande de débat sur une question orale, l'orateur de la question conserve le droit de la poser dans les conditions prévues par les articles 84, 85 et 86.*

« Art. 90. — *Dans le débat ouvert sur une question orale, le président donne la parole successivement à l'auteur de la question et aux conseillers qui se sont fait inscrire ou qui demandent la parole.*

« *Le débat peut être organisé conformément à l'article 37.*

« *Lorsque tous les orateurs inscrits ont parlé ou lorsque la clôture a été prononcée par le Conseil de la République, le président constate que le débat est terminé.*

« Art. 91. — *La jonction de plusieurs questions orales avec débat ne peut être proposée que si elles portent sur des questions connexes, et à partir du moment où le Conseil de la République a statué sur chacune des demandes de débat.*

« *Une demande de jonction n'est recevable que si elle s'applique à des demandes de débat admises par le Conseil au cours de trois séances consécutives au plus* ».

PRESIDENCE DU CONSEIL

5. — 24 février 1948. — **M. Thélus Léro** demande à **M. le président du conseil**, de lui faire savoir les dispositions qu'il a prises pour que soient étendues par décret aux départements d'outre-mer, avant le 31 mars 1948, les lois et décrets en vigueur dans la métropole, conformément à la loi du 19 mars 1946.

(Cette question a fait l'objet, conformément à l'art. 87 du règlement, d'une demande de débat présentée par M. Georges Marrane, président du groupe communiste.)

6. — 24 février 1948 — **M. Adrien Saret** demande à **M. le président du conseil** de lui faire savoir les dispositions qu'il a prises pour que soient étendues par décret aux départements d'outre-mer, avant le 31 mars 1948, les lois et décrets en vigueur dans la métropole, conformément à la loi du 19 mars 1946.

(Cette question a fait l'objet, conformément à l'art. 87 du règlement, d'une demande de débat présentée par M. Georges Marrane, président du groupe communiste.)

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 24 FEVRIER 1948

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 83 — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse, ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

Liste de rappel des questions écrites aux quelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication

(Application du Règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

N° 608 Marcelle Devaud.

Education nationale.

N° 627 Auguste Pinton.

Finances et affaires économiques.

N°s 231 Jacques-Destrée; 319 Jacques Chaumel; 390 André Pairault; 517 Amédée Guy; 520 Bernard Lafay; 539 Luc Durand-Réville; 572 Jacques Chaumel; 612 Auguste Pinton; 629 Jean Leonetti.

Intérieur.

N° 615 Léo Hamon.

Travail et sécurité sociale.

N°s 619 André Pairault; 628 Roger Carcassonne.

Travaux publics et transports.

N°s 600 Alexandre Caspary; 606 Henri Buffet; 607 Roger Menu.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

756. — 24 février 1948. — **M. Paul Fourré** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** la complication créée du fait que les services de la trésorerie, en particulier les perceptions, retiennent momentanément les carnets de pension de pensionnés victimes de guerre, afin de les envoyer à la trésorerie régionale où ils doivent être modifiés selon les dispositions du code de la famille. Signale qu'il découle de l'afflux de ces carnets de pension à la trésorerie régionale un retard considérable dans la remise des carnets à leurs titulaires; que ces pensionnés se trouvent donc dans l'incapacité de toucher leurs coupons trimestriels de pension, et que certains même attendent depuis plus de six mois de rentrer en possession de leurs carnets; et demande: 1° s'il serait possible que la comptabilité départementale suppléât la comptabilité régionale pour faire la modification indiquée ci-dessus; 2° s'il est indispensable, d'autre part, que les carnets de pension soient retirés pour cette opération, et s'il serait possible d'adopter une procédure différente.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

757. — 24 février 1948. — **M. Roger Carcassonne** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les titres d'emprunt égyptien 3/4 p. 100 provenant d'une succession et détenus par l'O. T. O. C. au Caire doivent être restitués à leur propriétaire, et demande: 1° si ces titres doivent obligatoirement rester en Egypte ou peuvent être rapatriés en France et remis à un établissement financier français; 2° s'ils doivent rester en Egypte, en vertu de quels règlements et pour quels délais; 3° s'ils sont rapatriés en France, s'ils doivent être bloqués dans une banque ou peuvent être mis à la disposition de leur propriétaire; 4° si le propriétaire de ces titres doit acquitter en Egypte les droits de succession, étant considéré que ni le *de cujus*, ni lui-même, n'étaient résidents dans ce pays; et, dans l'affirmative, si des exonérations sont prévues; 5° enfin, en cas de vente en Egypte, si les fonds libres seront décomptés au taux de la livre à 492 francs ou taux nouveau.

758. — 24 février 1948. — **M. Bernard Chochoy** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'indemnité pour difficultés exceptionnelles d'existence servie aux fonctionnaires des localités éprouvées par faits de guerre n'est désormais attribuée que dans les communes où le pourcentage de destructions immobilières, par suite des hostilités, dépasse 50 p. 100 du nombre des immeubles existant en 1939 (*Journal officiel* 4889); signale, en particulier, que le personnel des services publics de villes du Pas-de-Calais comme Courrières, l'Oradour-sur-Glane de la campagne 1940 (85 p. 100 des immeubles détruits) et Frévent (75 p. 100 des immeubles détruits) ne bénéficie pas de l'indemnité pour difficultés exceptionnelles d'existence, et qu'il existe dans ce département quantité d'autres situations du même genre; demande pour quelles raisons les règles admises par le ministère des finances n'ont pas été appliquées pour l'établissement de la liste des communes sinistrées dans lesquelles les fonctionnaires doivent percevoir l'indemnité susvisée et si une revision de la liste concernant le département du Pas-de-Calais ne peut être effectuée, compte tenu des indications fournies ci-dessus.

759. — 24 février 1948. — **M. René Jayr** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si un propriétaire possédant deux ou plusieurs exploitations situées dans des départements différents, peut, pour sa part, dans le cas d'exploitation par métayage, dénoncer le forfait pour l'une de ces exploitations, l'autre ou les autres continuant à être imposées suivant le forfait; dans l'affirmative, si le propriétaire doit dénoncer le forfait auprès du contrôleur qui reçoit sa déclaration d'impôt général sur le revenu, même si la dénonciation du forfait concerne une exploitation se trouvant dans un département qui n'est pas celui du contrôleur en question.

INDUSTRIE ET COMMERCE

760. — 24 février 1948. — **M. Bernard Chochoy** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce:** 1°) quels ont été en 1947, les contingents de charbon mis à la disposition des cimenteries; 2°) les productions de ciment correspondantes et les livraisons effectives faites au ministère de la reconstruction et de l'urbanisme ou à ses attributaires; 3°) d'une façon générale comment s'établit la comparaison entre la répartition prévue et les quantités livrées aux divers secteurs.

INTERIEUR

761. — 24 février 1948. — **M. Camille Laurin** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que les médecins musulmans sont exclus des concours des hôpitaux d'Algérie; demande quelles mesures il compte prendre pour que soit appliqué en ce domaine l'article 2 du statut de l'Algérie qui prévoit l'égalité de tous les Algériens sans distinction d'origine, de race, de langue, ni de religion, et qui déclare qu'ils jouissent « des droits attachés à la qualité de citoyens français ».

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PRESIDENCE DU CONSEIL

631. — 26 janvier 1948. — **M. Clovis Renaison** expose à **M. le président du conseil** qu'aux termes de l'article 73 de la Constitution, le régime législatif des départements d'outre-mer est le même que celui des départements métropolitains, sauf les exceptions déterminées

par la loi; qu'antérieurement, la loi du 19 mars 1946 érigeant les vieilles colonies en départements français, stipulait en son article 3 que: « dès la promulgation de la présente loi, les lois nouvelles applicables à la métropole le seront dans ces départements sur mention expresse insérée aux textes »; que de l'interprétation de ces dispositions et de leur rapprochement, il ressort une certaine confusion qu'il convient de dissiper, la question se posant, en effet, de savoir si pour être applicable aux départements d'outre-mer, la loi doit le prévoir expressément dans son texte, ou si, au contraire, elle y est applicable de plein droit à défaut de clause contraire, et demande des informations précises sur le sens et la portée des dispositions légales susvisées. (*Question du 26 janvier 1948.*)

Réponse. — Le régime législatif des départements d'outre-mer est actuellement défini par l'article 73 de la Constitution: les lois intervenues depuis le 24 décembre 1946, date d'entrée en vigueur de la Constitution, s'appliquent de plein droit à ces départements, sauf les exceptions que les textes pourraient prévoir expressément. L'article 3 de la loi du 19 mars 1946, contenait des dispositions en sens contraire, les lois postérieures à sa promulgation n'étaient applicables aux départements d'outre-mer que sur mention expresse insérée dans le texte. L'article 3 de la loi du 19 mars 1946 cesse de recevoir application depuis la date d'entrée en vigueur de la Constitution, mais continue à s'appliquer aux lois promulguées pendant sa période de validité. Il en résulte un régime législatif assez complexe qui ne peut être défini qu'en fonction de la date de promulgation des lois. Il convient, à cet égard, de distinguer trois périodes: 1° lois promulguées en France métropolitaine antérieurement au 19 mars 1946. Aux termes de l'article 2 de la loi du 19 mars 1946, le Gouvernement a reçu pour les étendre par décrets une délégation qui expire le 31 mars 1948 (art. 35 de la loi n° 48-24 du 6 janvier 1948) Cette procédure simplifiée doit permettre une adaptation de la loi métropolitaine à la situation spéciale des départements d'outre-mer, étant entendu que cette adaptation peut entraîner des modifications, mais qu'il ne saurait être porté atteinte à l'esprit général et aux dispositions essentielles de la loi (avis du conseil d'Etat en date du 17 décembre 1946). Il importe de préciser que, tant que les décrets prévus par la loi du 19 mars 1946 ne seront pas intervenus, le régime antérieur demeure provisoirement applicable (avis du conseil d'Etat du 27 février 1947); 2° lois promulguées entre le 19 mars 1946 et le 24 décembre 1946. Le seul texte qui s'applique est celui de la loi du 19 mars 1946: ces lois n'ont force exécutoire dans les départements d'outre-mer que sur mention expresse insérée dans le texte. Elles ne sont pas susceptibles d'extension par décret (avis du conseil d'Etat en date du 29 avril 1947); 3° lois promulguées depuis le 24 décembre 1946: aux termes de l'article 73 de la Constitution, le régime législatif des départements d'outre-mer est le même que celui des départements métropolitains, sauf les exceptions déterminées par la loi elle-même. Ce principe souffre toutefois une restriction importante: seuls les textes complétant ou modifiant une législation déjà introduite, ainsi que les textes réglementant une matière entièrement nouvelle, s'appliquent de plein droit, les autres, c'est-à-dire ceux qui se bornent à modifier des textes législatifs qui n'étaient pas précédemment en vigueur dans ces départements ne sont, pas plus que ces textes eux-mêmes, applicables d'office (avis du conseil d'Etat en date du 29 avril 1947).

---

633. — M. le général Paul Tubert expose à **M. le secrétaire d'Etat (fonction publique et réforme administrative)** que l'instruction du 2 décembre 1944 pour l'application de l'ordonnance du 29 novembre 1944 (*Journal officiel*, année 1944, page 1669) est ainsi conçue, en ce qui concerne les bénéficiaires de l'article 7, page 1669, 1re colonne (art. 6 et 7), avant-dernier alinéa: « On retiendra que les incidents de carrière dont les fonctionnaires lésés ont qualité pour demander la revision doivent être postérieurs au 16 juin 1940 ». Page 1669, 3e colonne (art. 7), 17e ligne et suivantes: « Pour les fonctionnaires qui peuvent invoquer l'article 7, le droit au rétablissement de leur situation part, en effet, du jour où ils ont quitté l'administration »; et demande comment, dans ces conditions, doit être rétablie la situation d'un fonctionnaire bénéficiaire de l'article 7 qui, entre le 16 juin 1940 et la date de son départ de l'administration, a été l'objet d'un déclassement à l'occasion d'une promotion au choix, dont un de ses collègues a bénéficié par rapport à lui, attendu qu'il semble, en effet, résulter de la lecture des articles 6 et 7 de l'ordonnance du 29 novembre 1944 (*Journal officiel*, année 1944, page 1613) que le 16 juin 1940 devrait être considéré comme le point de départ d'examen des situations à redresser et que, d'autre part, l'article 8, paragraphe 1er, de la même ordonnance, dispose que « les fonctionnaires sont rétablis, sauf cas de force majeure, dans leurs grade, fonction, droits et situation, tels qu'ils se comportaient à la date de la première sanction ou mesure prise à leur détriment. » (*Question du 26 janvier 1948.*)

Réponse. — Pour qu'il soit possible de répondre de façon précise à la question posée et, pour ce, de procéder à l'examen du cas de ce fonctionnaire, il apparaît indispensable de connaître l'emploi qu'il exerce et l'administration à laquelle il appartient.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

437. — M. Luc Durand-Réville demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques,** pour les territoires suivants: Afrique équatoriale française, Afrique occidentale française, Cameroun, Togo, Madagascar: 1° quelles ont été les recettes en devises issues des exportations de ces territoires sur l'étranger et les sommes dont chacun d'eux a ainsi motivé l'entrée dans les caisses de l'office des changes; 2° quelles sont les allocations de devises attribuées à chacun de ces territoires pour assurer les importations indispensables au ravitaillement de leur population. (*Question du 30 août 1947.*)

Réponse. — 1° Montant des recettes provenant des exportations à destination de l'étranger, exprimées en dollars (derniers résultats connus):

TERRITOIRES	1946	1947	
		Chiffres connus au:	
Afrique équatoriale française	3.180.200	28 février 1947	684.700
Afrique occidentale française	3.650.966	30 septembre 1947	3.687.200
Togo	»	21 octobre 1947	753.900
Cameroun	4.507.091	30 novembre 1947	4.695.300
Madagascar	9.939.899	30 novembre 1947	9.027.700

2° Montant des cessions nettes du fonds de stabilisation des changes aux offices coloniaux des changes (exprimées en dollars):

TERRITOIRES	1946	1947
Afrique équatoriale française	14.683.423	9.894.700
Afrique occidentale française	36.677.838	15.507.000
Togo		96.600
Cameroun	9.494.212	7.054.900
Madagascar	10.073.622	5.401.400

---

620. — M. Charles-Cros expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que ses réponses aux questions écrites n° 353 et n° 365 (*Journal officiel*, débats parlementaires du Conseil de la République, 19 novembre 1947, p. 2132 et 2133) ne donnent pas satisfaction; que le décret n° 45-0143 du 26 décembre 1945 fixant les conditions de règlement des obligations entre territoires de la zone franc est formel en son article 3, qui précise que « 3°, par dérogation aux dispositions de l'article précédent, les pensions de toute nature dues par l'Etat aux personnes ayant, au 26 décembre 1945, leur résidence dans un territoire d'outre-mer, sont payables dans la monnaie de ce territoire, aussi longtemps que ces personnes y conservent leur résidence »; qu'il apparaît ainsi que le montant des pensions et rentes de toute nature dues par l'Etat à la date du 26 décembre 1945 est, sans conteste possible, payable en francs C. F. A., pour ce qui est par exemple, des personnes résidant en Afrique occidentale française; que seul pourrait être discuté le payement en francs C. A. F. des majorations acquises postérieurement au 26 décembre 1945, encore qu'il soit difficile d'admettre que les ayants droit perçoivent une fraction de pension sur la base des taux métropolitains convertis en francs C F. A. alors que la totalité des retenues pour pensions subies par eux sur leur traitement aurait été effectuée en francs C. F. A ; que cette question continue à provoquer parmi les anciens combattants pensionnés militaires, mutilés, invalides, victimes de la guerre, retraités civils et rentiers résidant outre-mer, une douloureuse inquiétude et des remous d'opinion sur la gravité desquels l'attention des pouvoirs publics a été attirée à plusieurs reprises, et demande quelles mesures il compte prendre pour que l'Etat, faisant face à ses obligations, assure de façon équitable les vieux jours de ceux qui l'ont bien servi, soit dans l'armée, soit dans l'administration, soit en lui confiant leurs modestes économies. (*Question du 30 décembre 1947.*)

Réponse. — Les dispositions relatives au payement des pensions de l'Etat dans les territoires d'outre-mer, non compris dans la zone du franc métropolitain telles qu'elles ont été exposées dans les réponses aux questions écrites n° 353 et n° 365 (*Journal officiel*, débats parlementaires du Conseil de la République du 19 novembre 1947, pages 2132 et 2133) ont fait l'objet d'une instruction adressée le 19 décembre 1947 aux trésoriers généraux et trésoriers-payeurs intéressés. Dès maintenant, les pensionnés de l'Etat résidant dans ces territoires peuvent percevoir les rappels qui leur sont dus. Il n'est pas possible de revenir sur ces dispositions. En effet, elles sont conformes aux prescriptions du décret n° 45-0143 du 26 décembre 1945 qui prévoit à son article 1er « que les obligations en francs nées postérieurement au 26 décembre 1945 entre personnes résidant dans deux territoires de la zone franc sont, sauf stipulation contraire des parties, réputées libellées en francs métropolitains ». Or, les textes qui ont majoré les pensions depuis le 26 décembre 1945 ont eu pour effet de réaliser une revision des émoluments précédemment servis et d'entraîner ainsi une novation des obligations de l'Etat à l'égard de ses pensionnés. Ceci est particulièrement net en ce qui concerne les pensions de la loi du 31 mars 1919 puisqu'à deux reprises différentes de nouveaux taux se sont substitués aux anciens. En second lieu, les dispositions prises

rétablissent enfin l'égalité de traitement entre les retraités quel que soit leur lieu de résidence, les pensionnés résidant dans les territoires d'outre-mer non compris dans la zone du franc métropolitain, qui perçoivent leur pension dans une monnaie plus appréciée ayant bénéficié d'une situation privilégiée en vertu de l'article 3 du décret du 26 décembre 1945 précité, situation qui a été créée uniquement avec le souci de ne pas diminuer le montant des signes monétaires loraux remis pour un même émolument avant et depuis le 26 décembre 1945.

FORCES ARMEES

575. — **M. le ministre des forces armées** fait connaître à **M. le président du Conseil de la République** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de la réponse à cette question écrite posée le 4 décembre 1947 par M. Roger Carcassonne.

INDUSTRIE ET COMMERCE

561. — **M. Yves Jaouen** signale à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** le défaut de prévoyance du service de répartition des carburants; expose que par circulaire du 29 septembre 1947 adressée aux préfets, ce service déclarait nécessaire la remise en répartition du gas oil afin d'éviter des détournements vers des utilisations interdites, ce qui implique la régularité des attributions pour les besoins réels; que ce même service assurait, en octobre, à l'administration départementale qu'il n'y avait pas de grave problème de gas oil et qu'il convenait de couvrir à 100 p. 100 les parties prenantes; que, cependant, le contingent de novembre au Finistère a été réduit dans de telles proportions que l'arrêt de nombreux services de transports, de reconstruction, de ravitaillement des ports est envisagé à bref délai; et demande quels sont les remèdes envisagés pour parer aux difficultés signalées et les décisions qui s'imposent en face de l'incohérence et du manque de sérieux de la direction d'un service aussi important que celui de la répartition des carburants. (*Question du 27 novembre 1947.*)

Réponse. — Les prévisions qui avaient été faites au moment où a été prise la décision de remettre le gas oil en répartition se sont trouvées faussées pour les raisons suivantes: 1° l'opinion publique, alertée dès septembre 1947 par l'annonce des diminutions des possibilités d'importation de produits pétroliers, a pressenti la remise en contingentement du gas oil. Au cours du mois de septembre, les quantités de gas oil vendues ont été d'environ trois fois plus importantes que celles vendues au cours des mois précédents, où la vente était libre, occasionnant une ponction imprévisible sur les stocks existants; 2° un prélèvement de gas oil a dû être fait sur les ressources de la métropole au profit de l'Afrique du Nord, qui se trouvait dans une situation critique. Il en est résulté une diminution importante des disponibilités de gas oil susceptibles d'être réparties pour les mois qui ont suivi la remise en répartition de ce produit, ce qui n'a pas permis, au cours de ces mois, de maintenir les contingents qui auraient été désirables. Depuis le mois de novembre 1947, un effort de redressement a été fait et une amélioration des attributions de gas oil a pu être réalisée.

630. — **M. Geoffroy de Montalembert** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** dans quelle mesure il a la possibilité réelle d'accorder aux collectivités d'électrification les participations visées par l'article 5 du décret n° 47-1997 du 11 octobre 1947 et de quelles ressources dispose aujourd'hui le fonds d'amortissement alimenté dans les conditions fixées par l'article 11 du même décret. (*Question du 11 janvier 1948.*)

Réponse. — Les participations que le fonds d'amortissement des charges d'électrification est susceptible d'accorder aux collectivités, peuvent être déterminées avec précision pour celles d'entre elles ayant trait à des travaux qui ont fait l'objet d'une réception définitive avant le 8 avril 1946 (article 2 du décret n° 47-1997 du 11 octobre 1947). En ce qui concerne les travaux nouveaux, les conditions dans lesquelles ces allègements seront déterminés doivent faire l'objet de dispositions que le conseil du fonds aura à arrêter prochainement en application des articles 5 et 12 du même décret. Pour couvrir ces charges, le fonds d'amortissement est alimenté actuellement, dans les conditions de l'article 3 du décret du 7 juin 1939, par le produit de prélèvements sur les recettes nettes des distributeurs d'énergie électrique en basse tension. Les nouveaux taux des prélèvements sur l'ensemble des recettes d'exploitation d'électricité sont en cours d'étude et feront l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'électricité, dans les conditions de l'article 11 du décret du 14 octobre 1947. Les recettes dont dispose actuellement le fonds lui permettent de faire face à la charge des allègements qui pourraient être consentis.

649. — **M. Fernand Verdeille** expose à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** que la répartition de la monnaie-matière soulève de nombreuses critiques de la part des industriels et commerçants; que, si les comités d'organisation ont théoriquement disparu, ils ont été remplacés par des organismes qui, trop souvent, avec les mêmes hommes continuent à travailler avec les mêmes méthodes, de telle sorte que dans bien des cas, en 1948, une entreprise voit ses attributions de matières premières calculées d'après la référence 1938, c'est-à-dire sur son activité d'il y a dix ans; que cette situation crée des injustices et des abus auxquels il importe de mettre fin, et demande s'il n'y aurait pas lieu de reviser ces méthodes et de calculer les nouvelles attributions d'après l'activité présente des entreprises, les salaires payés au personnel et les impôts versés pendant les trois dernières années. (*Question du 26 janvier 1948.*)

Réponse. — La loi du 26 avril 1946, qui a réformé le système économique mis en place sous l'occupation, a prévu que les tâches de sous-répartition, lesquelles étaient de fait précédemment exécutées par les comités d'organisation, seraient dorénavant confiées aux syndicats patronaux représentatifs de chaque profession, après que ceux-ci aient été habilités à cet effet par les ministres responsables. Le législateur d'avril 1946, dans le cadre général du desserrement des contraintes économiques, entendait franchir ainsi une étape importante sur la voie du retour à la liberté d'entreprise, dont le principe était affirmé: il invitait, en effet, les professionnels à se concerter et à fixer au sein de leurs organismes syndicaux les règles d'attribution des contingents mis à leur disposition, et il instituait les bases d'une collaboration féconde des intéressés et de l'administration, en répudiant désormais tout formalisme bureaucratique. Cependant, pour éviter des erreurs ou des abus qui auraient risqué de discréditer l'œuvre entreprise, la loi du 26 avril 1946, si elle laisse aux syndicats l'initiative de la proposition des règles de sous-répartition, agit prudemment en édictant que ces règles doivent, avant mise en application, être soumises à l'approbation des services administratifs de tutelle. Les syndicats professionnels ne sont donc pas libres d'opérer comme ils l'entendent, mais doivent se soumettre à des règles qu'ils ont fait approuver par l'autorité supérieure. Ces règles varient avec les produits à répartir et les différents secteurs économiques. Elles relèvent pratiquement d'une étude concertée entre les professionnels de la branche intéressée et les services ministériels compétents. En ce qui concerne les critères adoptés, le législateur d'avril 1946 entendait bien que soit le plus généralement abandonnée la référence « 38 » qui avait été utilisée pour consolider des situations acquises. A cette référence « 38 », qui était la règle quasi générale du temps des comités d'organisation, il est rationnel de substituer des critères basés sur la capacité effective de production et sur l'importance du matériel de fabrication. Il peut être tenu compte, également, des rendements de tous ordres (consommation d'énergie, de matières premières, de la productivité de la main-d'œuvre). D'autres éléments d'appréciation, comme les prix de revient, peuvent éventuellement être présentés à l'approbation de l'administration. Toutefois, il apparaît peu opportun de se reporter aux salaires payés ou aux impôts versés, et, de manière générale, à toutes références se basant sur l'activité récemment écoulée, car cette activité résulte elle-même fréquemment de l'application de la référence « 38 », si bien qu'une telle méthode constituerait le plus sûr moyen de cristaliser l'état de choses existant, ou, du moins, de freiner son évolution et d'assurer la permanence de la situation critiquée. En application des principes rappelés ci-dessus, un double système de recours s'offre à tout industriel qui s'estimerait lésé par l'application des règles de sous-répartition en vigueur dans sa profession: 1° il peut intervenir, en premier lieu, auprès du syndicat professionnel auquel il est rattaché pour l'attribution des matières et produits contingentés, en vue de faire proposer par cet organisme une modification des méthodes qui paraissent, au requérant, contraires à ses droits; 2° au cas où ses réclamations ne seraient pas entendues de ses collègues, il lui appartient de saisir directement la direction technique dont relève son activité, pour lui demander, en considération de son cas particulier, d'inviter, s'il y a lieu, le syndicat professionnel en cause, à présenter de nouvelles règles de sous-répartition plus équitables.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

663. — **M. Maurice Brier** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si le titulaire d'une pension d'invalidité, bénéficiaire des soins gratuits (art. 61) et titulaire de la retraite aux vieux travailleurs, peut prétendre au remboursement des sommes qu'il a déboursées, dans les cas où il lui est arrivé de faire appel au médecin pour une affection autre que celle qui lui a ouvert droit à pension d'invalidité de guerre. (*Question du 29 janvier 1948.*)

Réponse. — Les titulaires de la retraite des vieux travailleurs salariés ne peuvent prétendre au remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques, au titre de la sécurité sociale. Ce remboursement n'est alloué qu'aux pensionnés de vieillesse des assurances sociales ayant cotisé un nombre d'années suffisantes pour leur permettre d'avoir droit à une pension avec minimum garanti

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance du Mardi 24 Février 1948.

SCRUTIN (N° 48)

Sur la motion préjudicielle opposée par M. Guy Montier à la discussion du projet de loi portant organisation de la marine marchande.

Nombre des votants..... 295
Majorité absolue..... 148

Pour l'adoption..... 1
Contre 294

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

A voté pour :

M. Montier (Guy).

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Anghiley.
Armengaud.
Ascencio (Jean).
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Baret (Adrien), la Réunion.
Baron.
Barré (Henri), Seine.
Bechir Sow.
Bellon.
Bène (Jean).
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossanne (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Bouloux.
Boyer (Jules), Loire.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Brizard.
Mme Brosso'ette (Gilberte Pierre-).
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine.
Brunot.
Buard.
Buffet (Henri).
Calonne (Nestor).
Carcassonne.
Cardin (René), Eure.
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chaumel.
Chauvin.
Cherrier (René).
Chochoy.
Mme Claeys.
Claireaux.
Clairefond.
Colardeau.
Colonna.
Coste (Charles).
Coudé du Foresto.
Courrière.
Cozzano.
Dadu.
Dassaud.
David (Léon).
Debray.
Décaux (Jules).
Defrance.
Delfortrie.
Delmas (Général).
Denvers.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Diop (Alioune).
Djaument.
Dorey.
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duchet.
Duclercq (Paul).
Duhourquet.
Dujardin.
Dulin.
Dumas (François).
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Durand-Reville.
Mme Eboué.
Ehin.
Eliffer.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Gérard.
Gerber (Marc), Seine.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giacomoni.
Glauque.
Gilson.
Mme Girault.
Grangeon.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi.
Salomon Grumbach.
Guénin.
Guirriec.
Gustave.
Amédée Guy.
Guyot (Marcel).
Haïmon (Léo).
Helleu.
Henry.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Albert), Finistère.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jauneau.
Jayr.
Jouvé (Paul).
Jullien.
Lacaze (Georges).
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landaboure.
Landry.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Contel (Corentin).
Le Dluz.
Lefranc.
Legeay.
Le Goff.
Lemoine.
Léonetti.
Léro.
Le Sassier-Boisauné.
Le Terrier.
Leuret.
Lévêque.
Longchambon.
Maire (Georges).
Mammonat.
Marin Labouret.
Marrane.
Martel (Henri).
Masson (Hippolyte).
Mauvais.
M'Bodje (Mamadou).
Menditte (de).
Menu.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussain), Var.
Mermet-Guyennet.
Minvielle.
Molinié.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Montgascon (de).
Morel (Charles), Lozère.
Moutet (Marius).
Muller.
Naime.
Nicod.
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ott.
Mme Oyon.
Mme Pacaut.
Paget (Alfred).
Pairault.
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Mme Pâtenôtre (Jacqueline Thome).
Paul-Boncour.
Pauly.
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Petit (Général).
Ernest Pezet.
Pflieger.
Plaloux.
Mme Pican.
Pinton.
Pleit.
Poher (Alain).
Poincelot.
Poirault (Emile).
Poirot (René).
Poisson.
Pontille (Germain).
Prévost.
Primet.
Pujol.
Quesnot (Joseph).
Quessot (Eugène).
Racault.
Rausch (André).
Rehault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Mme Roche (Marie).
Rochereau.
Rochette.
Rogier.
Mme Rollin.
Romain.
Rosset.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Rouge (Baptiste).
Rouel.
Rucart (Marc).
Sabié.
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Sauer.
Mme Saunier.
Sauvertin.
Senté.
Sérot (Robert).
Serrure.
Siabas.
Siaut.
Simard (René).
Simon (Paul).
Soré (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Streiff.
Teyssandier.
Thomas (Jean-Marie).
Tognard.
Touré (Fodé-Mamadou).
Trémintin.
Mlle Tringuier.
Tubert (Général).
Valle.
Vanrullen.
Verdeille.
Vergnole.
Mme Vialle.
Victoor.
Vieljeux.
Mme Vigier.
Vignard (Valentin Pierre).
Vilhet.
Viple.
Vittori.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Boumendjel (Ahmed).
Djamah (Ali).
Guissou.
Haurion.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Sid Cara.
Vourch.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM.
Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Bollaert (Emile).
Maïga (Mohamadou-Djibrilla).
Salah.

N'a pas pris part au vote :

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête :

M. Subbiah (Callacha).

N'a pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, qui présidait la séance.

—

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 298
Majorité absolue..... 150

Pour l'adoption..... 1
Contre 297

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 49)

Sur l'amendement de M. Le Contel à l'article 1er du projet de loi portant organisation de la marine marchande.

Nombre des votants..... 299
Majorité absolue..... 150

Pour l'adoption..... 83
Contre 216

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Anghiley.
Baret (Adrien), la Réunion.
Baron.
Bellon.
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Bouloux.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Buard.
Calonne (Nestor).
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Cherrier (René).
Mme Claeys.
Colardeau.
Coste (Charles).
David (Léon).
Décaux (Jules).
Defrance.
Djaument.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duhourquet.
Dujardin.
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Etifier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Mme Girault.
Grangeon.
Guyot (Marcel).
Jaouen (Albert), Finistère.
Jauneau.
Lacaze (Georges).
Landaboure.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Contel (Corentin).
Le Dluz.
Lefranc.
Legeay.
Lemoine.
Lero.
Mammonat.
Marrane.
Martel (Henri).
Mauvais.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Molinié.
Muller.
Naime.
Nicod.
Mme Pacaut.
Paquirissamypoullé.
Petit (Général).
Mme Pican.
Poincelot.
Poirot (René).
Prévost.
Primet.
Mme Roche (Marie).
Rosset.
Roudel (Baptiste).
Roucl.
Sablé.
Sauer.
Sauvertin.
Tubert (Général).
Vergnole.
Victoor.
Mme Vigier.
Vilhet.
Vittori.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Armengaud.
Ascencio (Jean).
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barré (Henri), Seine.
Bechir Sow.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Lène (Jean).
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossanne (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Boyer (Jules), Loire.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brune (Charles), Eure-et-Loire.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine.
Brunot.
Buffet (Henri).
Carcassonne.
Cardin (René), Eure.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Caries.
Caspary
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chaumel.
Chauvin.
Chochoy.
Claireaux.
Clairefond.
Colonna.
Courrière.
Cozzano.
Dadu.
Dassaud.
Debray
Delfortrie.
Delmas (Général).
Denvers.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Diop (Alioune).
Djamah (Ali).
Dorey.
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Duchet.
Duclercq (Paul).
Dulin.
Dumas (François).
Durand-Reville.
Mme Eboué.
Ehm.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gaulier (Julien).
Gérard.
Gerber (Marc), Seine.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giacomoni.
Giauque.
Gilson.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi
Solomon Grumbach.
Guénin.
Guirriec.
Gustave
Amédée Guy.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Helleu.
Henry.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jayr.
Jouve (Paul).
Jullien.
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landry.
Le Goff.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Le Terrier.
Leuret.
Liénard.
Longchambon.
Maire (Georges).
Marintabouret.
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Mendille (de).
Menu.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Montgascon (de).
Montier (Guy).
Morel (Charles), Lozère.
Moutet (Marius).
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ott.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Mme Oyon.
Paget (Alfred).
Paireault.
Pajot (Hubert).
Mme Patenôtre (Jacqueline Thome).
Paul-Boncour.
Pauly.
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Pfleger.
Plaloux.
Pinton.
Plait.
Poher (Alain).
Poirault (Emile).
Poisson.
Pontille (Germain).
Pujol.
Quesnot (Joseph).
Quessot (Eugène).
Racault.
Rausch (André).
Rehault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Rochereau.
Rochette.
Rogier.
Mme Rollin.
Romain.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Rucart (Marc).
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Mme Saunier.
Sempé.
Serrure.
Siabas.
Siaut.
Sid Cara.
Simard (René).
Simon (Paul).
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Streiff.
Teyssandier.
Thomas (Jean-Marie).
Tognard.
Touré (Fodé Mamadou).
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Valle.
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle.
Vieljeux.
Vignard (Valentin-Pierre).
Viple.
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Boumendjel (Ahmed).
Coudé du Foresto.
Guissou.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM.
Bézara.
Raherivelo.
Ranalvo.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Bollaert (Emile).
Maïga (Mohamadou-Djibrilla).
Salah.

N'a pas pris part au vote :

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête :

M. Subbiah (Callacha).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Robert Sérot, qui présidait la séance.

—

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 50)

Sur l'amendement de M. Mammonat tendant à ajouter un article additionnel, 14 bis, au projet de loi portant organisation de la marine marchande.

Nombre des votants..... 300
Majorité absolue..... 151

Pour l'adoption..... 83
Contre 217

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Anghiley.
Baret (Adrien), la Réunion.
Bellon.
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Bouloux.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Buard.
Calonne (Nestor).
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Cherrier (René).
Mme Claeys.
Colardeau.
Coste (Charles).
David (Léon).
Décaux (Jules).
Defrance.
Djaument.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duhourquet.
Dujardin.
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Etifier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Mme Girault.
Grangeon.
Guyot (Marcel).
Jaouen (Albert), Finistère.
Jauneau.
Lacaze (Georges).
Landaboure.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Contel (Corentin).
Le Dluz.
Lefranc.

Legeay.
Lemoine.
Lero.
Mammonat.
Marrane.
Martel (Henri).
Mauvais.
Mercier (François).
Merle (Faustin), Afrique du Nord.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Molinié.
Muller.
Naime.
Nicod.
Mme Pacaut.
Paquirissampoullé.
Petit (Général).
Mme Pican.
Poincelot.
Poirot (René).
Prévost.
Primet.
Mme Roche (Marie).
Rosset.
Roudel (Baptiste).
Rouel.
Sablé.
Sauer.
Sauvertin.
Tubert (Général).
Vergnole.
Victoor.
Mme Vigier.
Vilhet.
Vittori.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Armengaud.
Ascencio (Jean).
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barré (Henri), Seine.
Bechir Sow.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Bène (Jean).
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossanne (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Boyer (Jules), Loire.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine.
Brunot.
Buffet (Henri).
Carcassonne.
Cardin (René), Eure.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chaumel.
Chauvin.
Chochoy.
Claireaux.
Clairefond.
Colonna.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Cozzano.
Dadu.
Dassaud.
Debray.
Delfortrie.
Delmas (Général).
Denvers.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Diop (Alioune).
Djamah (Ali).
Dorey.
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Duchet.
Duclercq (Paul).
Dulin.
Dumas (François).
Durand-Reville.
Mme Eboué.
Ehm.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Gérard.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giacomoni.
Glauque.
Gilson.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi.
Salomon Grumbach.
Guénin.
Guirriec.
Gustave.
Amédée Guy.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Helleu.
Henry.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jayr.
Jouve (Paul).
Jullien.
Lafay.
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landry.
Le Goff.
Léonetti.
Le Sassier-Boisaumé.
Le Terrier.
Leuret.
Liénard.
Longchambon.
Maire (Georges).
Marintabouret.
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Menditte (de).
Menu.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Montgaseon (de).
Montier (Guy).
Morel (Charles), Lozère.
Moutet (Marius).
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ott.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Mme Oyon.
Paget (Alfred).
Pairault.
Pajot (Hubert).
Mme Patenôtre (Jacqueline Tamme).
Paul-Boncour.
Pauly.
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Pfleger.
Pialoux.
Pinton.
Plait.
Poher (Alain).
Poirault (Emile).
Poisson.
Pontille (Germain).
Pujol.
Quesnot (Joseph).
Quessot (Eugène).
Racault.
Rausch (André).
Rehault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Rochereau.
Rochette.
Rogier.
Mme Rollin.
Romain.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Rucart (Marc).
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Mme Saunier.
Sempé.
Serrure.
Siabas.
Siaut.
Sid Cara.
Simard (René).
Simon (Paul).
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Streiff.
Teyssandier.
Thomas (Jean-Marie).
Tognard.
Touré (Fodé Mamadou).
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Valle.
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle.
Vieljeux.
Vignard (Valentin-Pierre).
Viple.
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Boumendjel (Ahmed) et Guissou.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM.
Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Bollaert (Emile).
Maïga (Mohamadou Djibrilla).
Saïah.

N'a pas pris part au vote :

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête :

M. Subbiah (Callacha).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Robert Sérot, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 51)

Sur l'amendement de M. Franceschi à l'article 15 du projet de loi portant organisation de la marine marchande.

Nombre des votants..... 300
Majorité absolue..... 151

Pour l'adoption..... 83
Contre 217

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Anghiley.
Baret (Adrien), la Réunion.
Baron.
Bellon.
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Bouloux.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Buard.
Calonne (Nestor).
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Cherrier (René).
Mme Claeys.
Colardeau.
Coste (Charles).
David (Léon).
Décaux (Jules).
Defrance.
Djaument.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duhourquet.
Dujardin.
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Etifier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Mme Girault.
Grangeon.
Guyot (Marcel).
Jaouen (Albert), Finistère.
Jauneau.
Lacaze (Georges).
Landaboure.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Contel (Corentin).
Le Dluz.
Lefranc.
Legeay.
Lemoine.
Lero.
Mammonat.
Marrane.
Martel (Henri).
Mauvais.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Molinié.
Muller.
Naime.
Nicod.
Mme Pacau.
Paquirissampoullé.
Petit (Général).
Mme Pican.
Poincelot.
Poirot (René).
Prévost.
Primet.
Mme Roche (Marie).
Rosset.
Roudel (Baptiste).
Rouel.
Sablé.
Sauer.
Sauvertin.
Tubert (Général).
Vergnole.
Victoor.
Mme Vigier.
Vilhet.
Vittori.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Armengaud.
Ascencio (Jean).
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barré (Henri), Seine.
Bechir Sow.
Bendjelloul (Mohammed-Salah).
Bène (Jean).
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossane (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Boyer (Jules), Loire.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine.
Brunot.
Buffet (Henri).
Carcassonne.
Cardin (René), Eure.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chaumel.
Chauvin.
Chochoy.
Claireaux.
Clairefond.
Colonna.
Coudé du Foresto
Courrière.
Cozzano.
Dadu.
Dassaud.
Debray.
Delfortrie.
Delmas (Général).
Denvers.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Diop (Alioune).
Djamah (Ali).
Dorey.
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Duchet.
Duclercq (Paul).
Dulin.
Dumas (François).
Durand-Reville.
Mme Eboué.
Ehm.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Gérard.
Gerber (Marc), Seine.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais).
Giacomoni.
Glauque.
Gilson.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi.
Salomon Grumbach.
Guénin.
Guirriec.
Gustave.
Amédée Guy.
Hamon (Léo).
Hauriou.

Helleu.
Henry.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jayr.
Jouve (Paul).
Jullien.
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landry.
Le Goff.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Le Terrier.
Leuret.
Liénard.
Longchambon.
Maire (Georges).
Marintabouret.
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Mendittе (de).
Menu.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Monigascon (de).
Montier (Guy).
Morel (Charles), Lozère.
Moutet (Marius).
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ott.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Mme Oyon.
Paget (Alfred).
Pairault.
Pajot (Hubert).
Mme Patenôtre (Jacqueline-Thome).
Paul-Boncour.
Pauly.
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Pfleger.
Pialoux.
Pinton.
Plait.
Poher (Alain).
Poirault (Emile).
Poisson.
Pontille (Germain).
Pujol.
Quesnot (Joseph).
Quessot (Eugène).
Racault.
Rausch (André).
Rehault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Rochereau.
Rochette.
Rogier.
Mme Rollin.
Romain.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Rucart (Marc).
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Mme Saunier.
Sempé.
Serrure.
Siabas.
Siaut.
Sid Cara.
Simard (René).
Simon (Paul).
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Streiff.
Teyssandier.
Thomas (Jean-Marie).
Tognard.
Touré (Fodé Mamadou).
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Valle.
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle.
Vieljeux.
Vignard (Valentin-Pierre).
Viple.
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Boumendjel (Ahmed) et Guissou.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé :

MM. Bollaert (Emile).
Maïga (Mohamadou Djibrilla).
Saïah.

N'a pas pris part au vote :

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête :

M. Subbiah (Caflacha).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Robert Sérot, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 52)

Sur l'amendement de M. Albert Jaouen à l'article 14 du projet de loi portant organisation de la marine marchande.

Nombre des votants 300
Majorité absolue..... 151

Pour l'adoption..... 83
Contre 217

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Anghiley.
Baret (Adrien) La Réunion.
Baron.
Bellon.
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Bouloux.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Buard.
Calonne (Nestor).
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Cherrier (René).
Mme Claeys.
Colardeau.
Coste (Charles).
David (Léon).
Décaux (Jules).
Defrance.
Djaument.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duhourquet.
Dujardin.
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Etifier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Mme Girault.
Grangeon.
Guyot (Marcel).
Jaouen (Albert), Finistère.
Jauneau.
Lacaze (Georges).
Landaboure.
Larribère.
Laurenti.
Lacaze.
Le Coent.
Le Contel (Corentin).
Le Dluz.
Lefranc.
Legeay.
Lemoine.
Lero.
Mammonat.
Marrane.
Martel (Henri).
Mauvais.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Molinié.
Muller.
Naime.
Nicod.
Mme Pacaud.
Paquirissamypoulé.
Petit (Général).
Mme Pican.
Poincelot.
Poirot (René).
Prévost.
Primet.
Mme Roche (Marie).
Rosset.
Roudel (Baptiste).
Rouel.
Sablé.
Sauer.
Sauvertin.
Tubert (Général).
Vergnole.
Victoor.
Mme Vigier.
Vilhet.
Vittori.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Agnesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Armengaud.
Ascencio (Jean).
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barré (Henri), Seine.
Bechir Sow.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Bène (Jean).
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossanne (André), (Drôme).
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Boyer (Jules), Loire.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine.
Brunot.
Buffet (Henri).
Carcassonne.
Cardin (René), Eure.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chaumel.
Chauvin.
Chochoy.
Claireaux.
Clairefond.
Colonna.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Cozzano.
Dadu.
Dassaud.
Debray.
Delforterie.
Delmas (Général).
Denvers.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Diop (Aliquine).
Djamah (Ali).
Dorey.
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Duchet.
Duclercq (Paul).
Dulin.
Dumas (François).
Durand-Reville.
Mme Eboué.
Ehm.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Gérard.
Gerber (Marc), Seine.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giacomoni.
Glauque.
Gilson.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi.
Salomon Grumbach.
Guénin.
Guirriec.
Gustave.
Amédée Guy.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Helleu.
Henry.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jayr.
Jouve (Paul).
Jullien.
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landry.
Le Goff.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Le Terrier.
Leuret.
Liénard.
Longchambon.
Maire (Georges).
Marintabouret.
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Mendittе (de).
Menu.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Monigascon (de).
Montier (Guy).
Morel (Charles), Lozère.
Moutet (Marius).
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ott.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Mme Oyon.
Paget (Alfred).
Pairault.
Pajot (Hubert).
Mme Patenôtre (Jacqueline Thome-).
Paul-Boncour.
Pauly.
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Pfleger.
Pialoux.
Pinton.
Plait.
Poher (Alain).
Poirault (Emile).
Poisson.
Pontille (Germain).
Pujol.
Quesnot (Joseph).
Quessot (Eugène).
Racault.
Rausch (André).
Rehault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Rochereau.
Rochette.
Rogier
Mme Rollin.
Romain.
Rotinat.
Roubert (Alex)
Rucart (Marc).
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien
Satonnet.
Mme Saunier.
Sempé.
Serrure.
Siabas.
Siaut.
Sid Cara.
Simard (René).
Simon (Paul).
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Streiff.
Teyssandier
Thomas (Jean-Marie).
Tognard.
Touré (Fodé Mamadou).
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Valle.
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle.
Vieljeux.
Vignard (Valentin-Pierre).
Viple.
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Boumendjel (Ahmed) et Guissou.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé :

MM. Bollaert (Emile).
Maïga (Mohamadou Djibrilla).
Saïah.

N'a pas pris part au vote :

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête :

M. Subbiah (Caïlacha).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Robert Sérot, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 301
Majorité absolue..... 151

Pour l'adoption..... 83
Contre 218

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 53)

Sur l'amendement de M. Landry à l'article 19 du projet de loi portant organisation de la marine marchande.

Nombre des votants..... **300**
Majorité absolue..... **151**

Pour l'adoption..... **80**
Contre **220**

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Alric.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Bechir Sow.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Brizard.
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine.
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Chauvin.
Colonna.
Cozzano.
Delfortrie.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Duchet.
Dulin.
Dumas (François).
Durand-Reville.
Félice (de).
Gadoin.
Gasser.
Gérard.
Giacomoni.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grimaldi.
Guirriec.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jullien.
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
Landry.
Longchambon.
Marintabouret.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Montier (Guy).
Morel (Charles), Lozère.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Pajot (Hubert).
Mme Patenôtre (Jacqueline Thome).
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Plaloux.
Pinton.
Plait.
Pontille (Germain).
Quesnot (Joseph).
Rochereau.
Rogier.
Romain.
Rotinat.
Rucart (Marc).
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Mme Saunier.
Serrure.
Sid Cara.
Streiff.
Teyssandier.
Valle.
Vieljeux.
Vourc'h.
Westphal.

Ont voté contre :

MM.
Aguesse.
Amiot (Charles).
Anghiley.
Armengaud.
Ascencio (Jean).
Aussel.
Baret (Adrien), La Réunion.
Baron.
Barré (Henri), Seine.
Bellon.
Bène (Jean).
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Bossanne (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Bouloux.
Boyer (Jules), Loire.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brunot.
Buard.
Buffet (Henri).
Calonne (Nestor).
Carcassonne.
Cardin (René), Eure.
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chaumel.
Cherrier (René).
Chochoy.
Mme Claeys.
Claireaux.
Clairefond.
Colardeau.
Costes (Charles).
Coudé du Foresto.
Courrière.
Dadu.
Dassaud.
David (Léon).
Debray.
Décaux (Jules).
Defrance.
Delmas (Général).
Denvers.
Diop (Alioune).
Djamah (Ali).
Djaument.
Dorey.
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duclercq (Paul).
Duhourquet.
Dujardin.
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Mme Eboué.
Ehm.
Etifier.
Ferracci.
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Gargominy.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Gerber (Marc), Seine.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giauque.
Gilson.
Mme Girault.
Grangeon.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Salomon Grumbach.
Guénin.
Gustave.
Amédée Guy.
Guyot (Marcel).
Hamon (Léo).
Hauriou.
Helleu.
Henry.
Hocquard.
Hyvrard.
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Albert), Finistère.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jauneau.
Jayr.
Jouve (Paul).
Lacaze (Georges).
La Gravière.
Landaboure.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Coutel (Corentin).
Le Diuz.
Lefranc.
Legeay.
Le Goff.
Lemoine.
Léonetti.
Lero.
Le Sassier-Boisauné.
Le Terrier.
Leuret.
Liénard.
Maire (Georges).
Mammonat.
Marrane.
Martel (Henri).
Masson (Hippolyte).
Mauvais.
M'Bodje (Mamadou).
Menditte (de).
Menu.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Minvielle.
Molinié.
Montgascon (de).
Moutet (Marius).
Muller.
Naime.
Nicod.
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ott.
Mme Oyon.
Mme Pacaut.
Paget (Alfred).
Pairault.
Paquirissamypoullé.
Paul-Boncour.
Pauly.
Petit (Général).
Ernest Pezet.
Pfleger.
Mme Pican.
Poher (Alain).
Poincelot.
Poirault (Emile).
Poirot (René).
Poisson.
Prévost.
Primet.
Pujol.
Quessot (Eugène).
Racault.
Rausch (André).
Rehault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Mme Roche (Marie).
Rochette.
Mme Rollin.
Rosset.
Roubert (Alex).
Roudel (Baptiste).
Ronel.
Sablé.
Sauer.
Sauvertin.
Sempé.
Siabas.
Siaut.
Simard (René).
Simon (Paul).
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Thomas (Jean-Marie).
Tognard.
Touré (Fodé Mamadou).
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Tubert (Général).
Vanrullen.
Verdeille.
Vergnole.
Mme Vialle.
Victoor.
Mme Vigier.
Vignard (Valentin-Pierre).
Vilhet.
Viple.
Vittori.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Boumendjel (Ahmed) et Guissou.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM.
Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Bollaert (Emile).
Maïga (Mohamadou Dibrilla).
Salah.

N'a pas pris part au vote :

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête :

M. Subbiah (Caïlacha).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Robert Sérot, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 301
Majorité absolue 151

Pour l'adoption..... 81
Contre 220

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 54)

Sur les amendements de MM. Lero et Janton tendant à la suppression des deux derniers alinéas de l'article 25 du projet de loi portant organisation de la marine marchande.

Nombre des votants..... **297**
Majorité absolue..... **149**

Pour l'adoption..... **234**
Contre **63**

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Anghiley.
Armengaud.
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Baret (Adrien), La Réunion.
Baron.
Bechir Sow.
Bellon.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossanne (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Bouloux.
Boyer (Jules), Loire.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Brizard.
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine.
Buard.
Buffet (Henri).
Calonne (Nestor).
Cardin (René), Eure.
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orient.

Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Chaumel.
Chauvin.
Cherrier (René).
Mme Claeys.
Claireaux.
Clairefond.
Colardeau.
Colonna.
Coste (Charles).
Cozzano.
Dadu.
David (Léon).
Debray.
Décaux (Jules).
Defrance.
Delfortrie.
Delmas (Général).
Depreux (René).
Mme Devaud.
Djaument.
Dorey.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette).
Duchet.
Duclercq (Paul).
Duhourquet.
Dujardin.
Dulin.
Dumas (François).
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Durand-Reville.
Ehm.
Etifier.
Félice (de).
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gérard.
Gerber (Marc), Seine.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giacomoni.
Giauque.
Gilson.
Mme Girault.
Grangeon.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi.
Guirriec.
Guyot (Marcel).
Hamon (Léo).
Helleu.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton.
Jaouen (Albert), Finistère.
Jaouen (Yves), Finistère.
Jarrié.
Jauneau.
Jayr.
Jullien.
Lacaze (Georges).
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landaboure.
Landry.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Contel (Corentin).
Le Dluz.
Lefranc.
Legeay.
Le Goff.
Lemoine.
Loro.
Le Sassier-Boisauné.
Leuret.
Liénard.
Longchambon.
Maire (Georges).
Mammonat.
Marintabouret.
Marrane.
Martel (Henri).
Mauvais.
Mendittte (de).
Menu.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Molinié.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Montgascon (de).
Morel (Charles), Lozère.
Muller.
Naime.
Nicod.
Novat.
Ott.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Mme Pacaut.
Pairault.
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Mme Patenôtre (Jacqueline Thome).
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Petit (Général).
Ernest Pezet.
Pfleger.
Plaloux.
Mme Pican.
Pinton.
Plait.
Poher (Alain).
Pouncelot.
Pourot (René).
Poisson.
Pontille (Germain).
Prévost.
Primet.
Quesnot (Joseph).
Rausch (André).
Rehault.
Mme Roche (Marie).
Rochereau.
Rochette.
Rogier.
Mme Rollin.
Romain.
Rosset.
Rotinat.
Roudel (Baptiste).
Rouel.
Rucart (Marc).
Sablé.
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Sauer.
Mme Saunier.
Sauvertin.
Sempé.
Serrure.
Siabas.
Sid Cara.
Simard (René).
Simon (Paul).
Streiff.
Teyssandier.
Tognard.
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Tubert (Général).
Valle.
Vergnole.
Victoor.
Vieljeux.
Mme Vigier.
Vignard (Valentin-Pierre).
Vilhet.
Vittori.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

Ont voté contre :

MM.
Ascencio (Jean).
Barré (Henri), Seine.
Bène (Jean).
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brunot.
Carcassonne.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chochoy.
Coquart.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Dassaud.
Denvers.
Diop (Alioune).
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Mme Eboué.
Ferracci.
Gautier (Julien).
Salomon Grumbach.
Guénin.
Gustave.
Amédée Guy.
Hauriou.
Henry.
Jouve (Paul).
Léonetti.
Le Terrier.
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Minvielle.
Moutet (Marius).
N'Joya (Arouna).
Okala (Charles).
Mme Oyon.
Paget (Alfred).
Paul-Boncour.
Pauly.
Poirault (Emile).
Pujol.
Quessot (Eugène).
Racault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Roubert (Alex).
Siaut.
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Thomas (Jean-Marie).
Touré (Fodé Mamadou).
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle.
Viple.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Boumendjel (Ahmed).
Djamah (Ali).
Guissou.
Montier (Guy).
Vourc'h.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM.
Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Bollaert (Emile).
Maïga (Mohamadou Djibrilla).
Salah.

N'a pas pris part au vote :

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête :

M. Subbiah (Caffacha).

N'ont pu prendre part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Robert Sérot, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants..... 300
Majorité absolue..... 151

Pour l'adoption..... 237
Contre 63

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 55)

Sur l'ensemble de l'avis sur le projet de loi portant organisation de la marine marchande.

Nombre des votants..... 296
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République 150

Pour l'adoption..... 213
Contre 83

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Aguesse.
Alric.
Amiot (Charles).
Armengaud.
Ascencio (Jean).
Aussel.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barré (Henri), Seine.
Bechir Sow.
Bène (Jean).
Berthelot (Jean-Marie).
Bocher.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Bossanne (André), Drôme.
Bosson (Charles), Haute-Savoie.
Boudet.
Boyer (Jules), Loire.
Boyer (Max), Sarthe.
Brettes.
Brier.
Brizard.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brune (Charles), Eure-et-Loir.
Brunet (Louis).
Brunhes (Julien), Seine.
Brunot.
Buffet (Henri).
Carcassonne.
Cardin (René), Eure.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Carles.
Caspary.
Cayrou (Frédéric).
Chambriard.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet.
Chatagner.
Chaumel.
Chauvin.
Chochoy.
Claireaux.
Clairefond.
Colonna.
Coudé du Foresto.
Courrière.
Cozzano.
Dadu.
Dassaud.
Debray.
Delfortrie.
Delmas (Général).
Denvers.
Depreux (René).
Mme Devaud.
Diop (Alioune).
Dorey.
Doucouré (Amadou).
Doumenc.
Duchet.
Duclercq (Paul).
Dulin.
Dumas (François).
Durand-Reville.
Mme Eboué.
Ehm.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrier.
Flory.
Fournier.
Gadoin.
Gargominy.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Gérard
Gerber (Marc), Seine.
Gerber (Philippe), Pas-de-Calais.
Giacomoni.
Giauque.
Gilson.
Grassard.
Gravier (Robert), Meurthe-et-Moselle.
Grenier (Jean-Marie), Vosges.
Grimal.
Grimaldi.
Salomon Grumbach.
Guénin.
Guirriec.
Gustave.
Amédée Guy.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Helleu.
Henry.
Hocquard.
Hyvrard.
Ignacio-Pinto (Louis).
Jacques-Destrée.
Janton
Jaouen (Yves), Finistère).
Jarrié.
Jayr.
Jouve (Paul).
Jullien.
Lafay (Bernard).
Laffargue.
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
La Gravière.
Landry.
Le Goff.
Léonetti.
Le Sassier-Boisauné.
Le Terrier.
Leuret.
Liénard
Longchambon.
Maire (Georges).
Marintabouret.
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Menditte (de).
Menu.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monnet.
Montalembert (de).
Montgascon (de).
Montier (Guy).
Morel (Charles), Lozère.
Moutet (Marius).
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ott.
Mme Oyon.
Paget (Alfred).
Pairault.
Pajot (Hubert).

Mme Patenôtre (Jacqueline Thome.)
Paul-Boncour.
Pauly.
Paumelle.
Georges Pernot.
Peschaud.
Ernest Pezet.
Pfleger.
Pialoux.
Pinton.
Plait.
Poher (Alain).
Poirault (Emile).
Poisson.
Pontille (Germain).
Pujol.
Quesnot (Joseph).
Quessot (Eugène).
Racault.
Rausch (André).
Rehault.
Renaison.
Reverbori.
Richard.
Rochereau.
Rochette.
Rogier.
Mme Rollin.
Romain.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Rucart (Marc).
Saint-Cyr.
Salvago.
Sarrien.
Satonnet.
Mme Saunier.
Sempé.
Serrure.
Siabas.
Siaut.
Simard (René).
Simon (Paul).
Socé (Ousmane).
Soldani.
Southon.
Streiff.
Teyssandier.
Thomas (Jean-Marie).
Tognard.
Touré (Fodé-Mamadou).
Trémintin.
Mlle Trinquier.
Valle.
Vanrullen.
Verdeille.
Mme Vialle.
Vieljeux.
Vignard (Valentin-Pierre).
Viple.
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.

Ont voté contre :

MM.
Anghiley.
Baret (Adrien), La Réunion.
Baron.
Bellon.
Benoit (Alcide).
Berlioz.
Bouloux.
Mme Brion.
Mme Brisset.
Buard.
Calonne (Nestor).
Cardonne (Gaston), Pyrénées-Orientales.
Cherrier (René).
Mme Claeys.
Colardeau.
Coste (Charles).
David (Léon).
Décaux (Jules).
Defrance.
Djaument.
Dubois (Célestin).
Mlle Dubois (Juliette)
Duhourquet.
Dujardin.
Mlle Dumont (Mireille).
Mme Dumont (Yvonne).
Dupic.
Etifier.
Fourré.
Fraisseix.
Franceschi.
Mme Girault.
Grangeon.
Guyot (Marcel).
Jaouen (Albert), Finistère.
Jauneau.
Lacaze (Georges).
Landaboure.
Larribère.
Laurenti.
Lazare.
Le Coent.
Le Contel (Corentin)
Le Dluz.
Lefranc.
Legeay.
Lemoine.
Lero.
Mammonat.
Marrane.
Martel (Henri).
Mauvais.
Mercier (François).
Merle (Faustin), A. N.
Merle (Toussaint), Var.
Mermet-Guyennet.
Molinié.
Muller.
Naime.
Nicod.
Mme Pacaut.
Paquirissamypoullé.
Petit (Général).
Mme Pican.
Poincelot.
Poirot (René).
Prévost.
Primet.
Mme Roche (Marie).
Rosset.
Roudel (Baptiste).
Rouel.
Sablé.
Sauer.
Sauvertin.
Tubert (Général).
Vergnole.
Victoor.
Mme Vigier.
Vilhet.
Vittori.
Willard (Marcel).
Zyromski, Lot-et-Garonne.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Bendjelloul (Mohamed-Salah).
Boumendjel (Ahmed).
Djamah (Ali).
Guissou.
Ou Rabah (Abdelmadjid).

Ne peuvent prendre part au vote :

MM.
Bézara.
Raherivelo.
Ranaivo.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Bollaert (Emile).
Maïga (Mohamadou Djibrilla).
Salah.

N'a pas pris part au vote :

Le conseiller de la République dont l'élection est soumise à l'enquête :

M. Subbiah (Callacha).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Robert Sérot, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants	298
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République	156
Pour l'adoption	215
Contre	83

Mais, près vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ordre du jour du jeudi 26 février 1948.

A quinze heures trente. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Vérification de pouvoirs :

1er bureau. — Election de M. Boumendjel, en remplacement de M. Saadane (Alger, 2e collège) (M. Sablé, rapporteur).

2. — Débat sur la question orale de M. Georges Pernot qui demande à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour enrayer l'inquiétant accroissement de la criminalité juvénile, et particulièrement pour protéger l'enfance et la jeunesse contre la publicité que donnent aux scènes de violence et même aux crimes les plus graves certains films cinématographiques et certains périodiques illustrés

3. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, introduisant dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle la loi du 9 mars 1941, validée et modifiée par l'ordonnance du 7 juillet 1945, sur la réorganisation de la propriété foncière et le remembrement. (Nos 27 et 91, année 1948. — M. Robert Gravier, rapporteur.)

4. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter la loi no 46-2423 du 30 octobre 1946 attribuant aux évadés la médaille des évadés et les droits y afférents. (Nos 27 et 99, année 1948. — M. Le Sassier-Boisauné, rapporteur.)

5. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, simplifiant les surtaxes locales temporaires perçues par la Société nationale des chemins de fer français sur certaines catégories de transports. (Nos 932, année 1947, et 124, année 1948. — M. de Montgascon, rapporteur.)

6. — Examen d'une demande de pouvoirs d'enquête formulée par la commission de la reconstruction et des dommages de guerre (activité des divers organismes institués par la législation sur la reconstruction et les dommages de guerre en France métropolitaine et dans les territoires de l'Union française).

7. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à habiliter le ministre chargé de la reconstruction et de l'urbanisme à intenter au nom de l'Etat les actions en réparation et en répétition prévues par l'article 72 de la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre. (Nos 989, année 1947 et 95, année 1948. — M. Philippe Gerber, rapporteur.)

8. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à coordonner le régime de l'ordonnance du 2 février 1945 avec les régimes de retraites des lois des 14 avril 1924, 29 juin 1927 et 21 mars 1928. (Nos 931, année 1947 et 98, année 1948. — M. Fourré, rapporteur.)

9. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant les articles 23 et 25 de la loi validée du 29 décembre 1942 relative à la revision des pensions abusives. (Nos 917, année 1947, et 71, année 1948. — M. Glauque, rapporteur.)

10. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant prorogation provisoire des banques de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion. (Nos 981, année 1947, et 86, année 1948. — Mme Eboué, rapporteur.)

11. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant application aux départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, des dispositions de l'article 178 de la loi no 46-2154 du 7 octobre 1946. (Nos 985, année 1947, et 87, année 1948. — Mme Eboué, rapporteur.)

12. — Discussion de la proposition de résolution de Mme Rollin, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes les mesures nécessaires pour que les sommes dues au titre des allocations familiales et de salaire unique soient versées entre les mains de la mère de famille. (Nos 278 et 806, année 1947. — Mme Rollin, rapporteur, et no 66, année 1948, avis de la commission du travail et de la sécurité sociale. — Mme Devaud, rapporteur.)

13. — Discussion de la proposition de résolution de Mme Rollin et des membres du groupe du mouvement républicain populaire tendant à inviter le Gouvernement à appliquer la loi du 20 mai 1946 relative à la revision des salaires moyens départementaux et à faire entrer en ligne de compte le nombre d'enfants pour le calcul d'un minimum vital familial. (Nos 352 et 831, année 1947. — M. de Montgascon, rapporteur, et no , année 1948, avis de la commission du travail et de la sécurité sociale. — M. Caspary, rapporteur, et no , année 1948, avis de la commission des finances. — M. Dorey, rapporteur.)

14. — Discussion de la proposition de résolution de M. Paul Duclercq, tendant à inviter le Gouvernement à appliquer à toutes expéditions de librairie un tarif spécial de transport rapide et à prix réduit. (Nos 277, année 1947, et 56, année 1948. — M. Henri Buffet, rapporteur.)

15. — Discussion de la proposition de résolution de MM. Ernest Pezet, Baron, Longchambon et Viple, tendant à inviter le Gouvernement à étudier et faire voter, en faveur des sinistrés français à l'étranger, la loi prévue par l'article 9 de la loi du 28 octobre 1946. (Nos 629, année 1947, et 65, année 1948. — M. Philippe Gerber, rapporteur.)

Les billets portant la date dudit jour et valables pour la journée comprennent :

1er étage. — Depuis M. Vilhet, jusques et y compris M. Baratgin.

Tribunes. — Depuis M. Bardon-Damarzid, jusques et y compris M. Gaston Cardonne.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.